Zł. 1,50

Żegluga
The navigation



Port Gdynia. *The Port of Gdynia.*

Nr. 11-12

15
listopad-grudzień
1928

CENA ZŁ. 1.50

ŻEGLUGA
THE NAVIGATION
CZASOPISMO DLA HANDLU MORSKIEGO I ŻEGLARSTWA / A MONTHLY RECORD OF POLISH COMMERCE BY SEA

ROK 2 WARSZAWA, GDAŃSK, GDYNIA, KATOWICE, DN. 15. XII. 1928 R. Nr. 11—12

GDAŃSKIE KUPIECTWO A HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI.



Miasto Gdynia.

Handel zagraniczny Polski coraz bardziej obiera sobie drogę morską przez Gdańsk a częściowo przez Gdynię, wykazując z każdym rokiem wzrastające liczby obrotu towarowego szczególnie w gdańskim porcie. Dość przypomnieć, że obrót ten w porównaniu z liczbami przedwojennemi powiększył się pięciokrotnie, w porównaniu zaś z r. 1922 — przeszło ośmiokrotnie. Rozwój portu gdańskiego postępuje bardzo szybko i przerasta bardzo znacznie rozwój portów niemieckich, które pod względem obrotu towarowego, bądź wogóle nie osiągnęły liczb przedwojennych, bądź też w nielicznych wypadkach zaledwie utrzymują się na poziomie roku 1913.

Wyniki te osiągnięte zostały prawie że wyłącznie dzięki towarom polskim, eksportowanym przez Gdańsk, bądź też towarom zagranicznym, przeznaczonym dla Polski, gdyż ruch tranzytowy osiągnął dotychczas dość niewielkie rozmiary. To też zarówno przywóz jak i wywóz przez Gdańsk poszczególnych towarów stanowi bardzo poważny odsetek ogólnego przywozu do Polski, lub też ogólnego wywozu z Polski odnośnych towarów. Wspomnimy tu, że naprzykład bezmała cały przywóz śledzi do Polski kieruje się na Gdańsk, a to samo dotyczy herbaty, tytoniu, kawy, w znacznym stopniu kakao i czekolady i innych towarów kolonjalnych. Przywóz skór surowych i wyprawionych przez gdański port wyniósł w r. 1927 około 37 proc. ogólnego przywozu do Polski; nawozów sztucznych — 60 proc., rud żelaznych — 47 proc., a w r. 1926 nawet 76 proc. ogólnego przywozu do Polski. Tkanin bawełnianych przywieziono drogą przez Gdańsk 97 proc. ogólnego przywozu, wełnianych zaś — 38 proc. Podobnie w wywozie eksport zbóż przez port gdański wyniósł 60 proc. ogólnego eksportu z Polski; cukru — 68 proc., drzewa — 27 proc., węgla — 36,5 proc., produktów naftowych — 15 proc., wyrobów włóknistych — 12 proc., — wszystko biorąc dla roku 1927.

Wymieniliśmy wyżej towary bardziej objętościowe, wykazywane przez gdańską statystykę portową. Istnieje jednakowoż cały szereg innych jeszcze towarów, które wagowo nie dają dużych liczb, jednakże przedstawiają znaczną kwotę pod względem wartości i stanowią już dziś objekt handlu morskiego. Przeglądając uważnie statystykę obrotu portowego, możemy ponadto zauważyć stały wzrost przywozu względnie wywozu nowych towarów, które w poprzednich latach nie od-

grywały większej roli, nie mówiąc już o porównaniu z latami przedwojennymi, gdzie obrót portowy gdański opierał się na zupełnie innych warunkach gospodarczych.

Na podłożu wyżej podanych liczb i faktów ciekawem będzie badanie sprawy udziału gdańskiego kupiectwa w handlu zagranicznym Polski. W Gdańsku coraz częściej wysuwana jest teza, że ten ogromny obrót towarowy w porcie odbywa się bez korzyści dla gdańskiego życia gospodarczego, gdyż jest to transport towarów, który przechodzi ponad głowami gdańskiego kupiectwa. Mianowicie towary masowe są bądź sprzedawane przez koncerny w Polsce wprost krajom zagranicznym i odwrotnie, cały szereg związków gospodarczych w Polsce zakupuje zagraniczne towary wprost u źródeł, wskutek czego gdański pośrednik nie bierze udziału w tym obrocie. Możemy tu zgóry sprostować to twierdzenie, gdyż nawet w tych wypadkach zarabia gdański handel ekspedycyjny oraz wszelkie gałęzie gdańskiego handlu, które obsługują ruch okrętowy w porcie. Nie jest więc słusznem, że wzmożony obrót towarowy i ruch okrętowy w porcie pozostaje bez wpływu na gdańskie życie gospodarcze.

Ponadto jednak trzeba zwrócić uwagę na przyczyny takiego stanu rzeczy, gdzie gdański kupiec nie odgrywa roli czynnego pośrednika handlowego, spełniając jak gdyby czynności jedynie pomocnicze i poboczne. Jest bowiem rzeczą istotnie dziwną, że kupiec zdawna osiadły w porcie pozwolił na to, aby rozwijający się handel morski omijał jego przedsiębiorstwo i wskutek tego nie dawał mu tych korzyści, jakie mógłby dawać, przechodząc przez jego ręce.

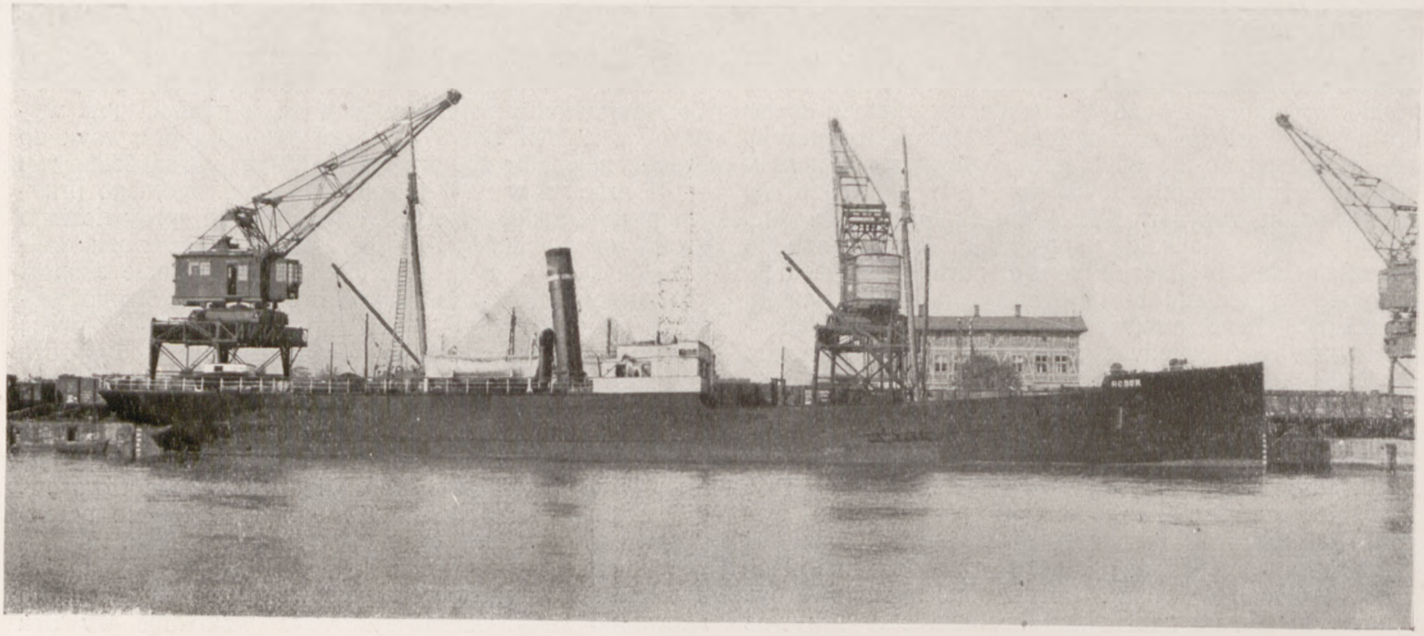
Przyczyn tych jest naszym zdaniem kilka, z których najważniejsze postaramy się tu zanalizować.

Pomijając czas przejściowy, kiedy zwłaszcza podczas inflacji powstało w Gdańsku cały szereg przedsiębiorstw handlowych młodych, istnieją tu przeważnie stare przedsiębiorstwa przedwojenne, które obrały sobie zupełnie określone przedmioty i kierunki handlu. Zmiany, jakie zaszły po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, nie mogły pozostać bez wpływu ani na rodzaje towarów, przechodzących przez Gdańsk, ani też na kierunki handlu niemi i rzeczywiście mamy cały szereg przykładów, że obrót niektórych towarów w porcie gdańskim zmniejszył się znacznie, inne znów towary, które poprzednio importowano, obecnie eksportujemy w znacznych ilościach i odwrotnie. Wreszcie powstał cały szereg nowych działów handlu. W całym szeregu wypadków towary dawniej importowane dla pokrycia potrzeb Pomorza, Poznańskiego, lub b. Królestwa Kongresowego, produkowane są obecnie w granicach zjednoczonych ziem polskich, wobec czego dawny importer — hurtownik gdański dziś stał się zaledwie drugiem lub trzeciem ogniwem o zakresie działania zwężonem do obszaru wolnego miasta i co najwyżej Pomorza.

Pozatem w trudnych latach powojennych a nawet do dziś dnia musiały wejść w życie różnego rodzaju ograniczenia zarówno importu jak i eksportu, w zależności od żywotnych interesów gospodarczych Polski. Wskutek tego kupiec gdański, handlujący naprzykład zbożem, skrępowany jest w swej swobodzie działania i musi się liczyć z ewentualnością wprowadzenia zakazu przywozu lub wywozu, czego przed wojną nie było. Ograniczenia przywozu artykułów luksusowych krępują silnie działalność gdańskich kupców kolonjalnych. Nieujednostajnione ustawodawstwo akcyzowo-monopolowe w Gdańsku i Polsce, pomimo, że tego domagała się konwencja polsko-gdańska, utrudnia działalność firm gdańskich w odpowiednich dziedzinach. Stąd płyną najrozmaitsze skargi z powoływaniem się na lepsze czasy przedwojenne z obwinianiem Polski, jako sprawczyni dzisiejszego zastoju w interesach.

Gorzej przedstawia się sprawa, gdy chodzi o nowe dziedziny handlu morskiego, które powstają nanowo a gdzie inicjatywa polskich sfer gospodarczych buduje odnowa, nawiązując oczywiście stosunki bezpośrednie z zagranicą. Tu pasywność, czy też zniechęcenie gdańskiego kupca mści się najbardziej. Posiadamy bowiem cały szereg już wypadków, że powstały nowe gałęzie zwłaszcza eksportu, gdzie gdański kupiec odnosząc się z zupełną niewiarą przy powstawaniu tego eksportu do poczynań Polski znalazł się obecnie w obliczu pracy zakończonej i oczywiście wzięty jest zupełnie poza nawias. Inicjatywy ze strony kupca gdańskiego do ostatnich czasów prawie że nie było wcale. Przyczyną tego jest właśnie ów konserwatyzm, w dużym stopniu wyżej wspomniane zniechęcenie, poniekąd niewiara w przyszłość Polski, płynący stąd brak zainteresowania a nawet nieznajomość rozwoju gospodarczego Polski, brak kontaktu z czynnikami czy to rządowemi czy też prywatno-gospodarczemi a tem samem nieorjentowanie się w zamierzeniach gospodarczych Polski i t. d.

W wielu wypadkach odnosi się wrażenie, że kupiec gdański liczy wyłącznie na fakt swego istnienia w Gdańsku, jako na czynnik decydujący o udziale jego w handlu zagranicznym Polski i gwarantujący mu stanowisko pośrednika w stosunkach handlowych Polski z krajami zamorskimi. Wydaje się również jak gdyby kupiec ten



„Robur" I — Statek Tow. „Polskarob".

czekał na to, że polski eksporter lub importer interesujący się nową gałęzią handlu bezwarunkowo uda się do kupca gdańskiego z prośbą o jego pośrednictwo. Stąd płynie też naiwny w swej istcie zarzut, o którym wspominaliśmy, że chociaż handel polski przez Gdańsk rozwija się, to jednak gdański kupiec posiada stąd bardzo niewiele korzyści.

Rzecz prosta, że takie nastawienie umysłu i całej psychiki gdańskiej musiało pociągać za sobą najsmutniejsze dla gdańskiego handlu konsekwencje. To też trzeba podkreślić z zadowoleniem, że w ostatnich czasach zarówno prasa gdańska jak i niektóre dalej w przyszłość spoglądające jednostki uderzyły na alarm, starając się wzbudzić ducha inicjatywy wśród sfer gospodarczych w Gdańsku, wskazując na szereg przykładów lekkomyślnego zaprzepaszczenia przez Gdańsk doskonałych okazyj do wykorzystania dogodnej konjunktury, porównywując bezustanne zabiegi polskich sfer gospodarczych o wzmożenie handlu morskiego z bezczynnością gdańską i wreszcie obserwując wyrastanie portu gdyńskiego, opartego na polskiej inicjatywie i obawiając się konkurencji tego portu.

Spodziewać się należy, że te nawoływania nie pozostaną bez skutku i że gdański kupiec przestanie spoglądać w przeszłość i dostosuje się do warunków, istniejących obecnie a co więcej zacznie pracować dla przyszłości zarówno swej własnej jak i handlu zamorskiego Polski.

Alfred Siebeneichen.

ZARYS REGULAMINU PORTOWEGO W GDYNI.

Według prywatnych informacji uzyskanych przez Red. „Żeglugi".

Miejsce zakotwiczenia na redzie. Statki zatrzymujące się na redzie portu gdyńskiego przed kotwicą zajmują stanowisko na obszarze wodnym, który rozpościera się od środkowego, głównego łamacza fal w dal morza.

Rzucanie kotwicy na tym obszarze może nastąpić bez asystencji pilota portowego.

Podczas postoju na redzie nie wolno statkom wysypywać żużlu lub popiołu, ani opróżniać ścieku (bilge'u).

Łodzie statków stojących na redzie, mogą przybijać do brzegu jedynie w miejscach wyznaczonych ku temu w porcie przez władzę portową, gdzie podlegają ogólnej kontroli Straży Granicznej.

Wejście do portu. Za wyjątkiem krajowych statków żeglugi przybrzeżnej, wzbronione jest wszelkim innym statkom wejście do portu bez pilota portowego.

Sygnał pilotowy pozostaje zwykle bez odpowiedzi, gdyż statek winien oczekiwać na redzie przydziału swego miejsca postoju w porcie. Kapitanat Portu zawiadamia w odpowiednim czasie kierownictwo statku, stojącego na redzie, o przybyciu pilota i zleci przygotowanie statku do wprowadzenia go do portu.

Pilotaż. Pilotaż jest obowiązkowy dla statków ponad 1.000 ton rej. net. Piloci portowi są urzędnikami państwowymi, nie pobierającymi wynagrodzenia od Kierownictwa statku. Pilotów przydziela Kapitanat Portu w Gdyni. — Jak zresztą prawie wszędzie gdzieindziej, kierownictwo statku pozostaje odpowiedzialne za manewry statku mimo obecności pilota, któremu przysługuje prawo wydawania komend do steru i maszyny. — W wypadku, gdy kapitan statku uchyli zarządzanie pilota i wyłączy go od czynności jego, kapitan ten obowiązany jest złożyć o tem niezwłocznie doniesienie do Urzędu Morskiego.

Holowniki. Holowniki portowe, używane do służby pilotowej są statkami państwowemi, pozostającemi w zarządzie Kapitanatu Portu.

Współdziałają one przy wprowadzaniu statku do portu i ustawianiu go do nabrzeża za opłatą stałą, obecnie po 60 zł. za każdą godzinę pracy.

Wszelkie zarządzenia kierown. statku dla holownika, podczas pilotowania, mogą być podawane tylko za pośrednictwem pilota, obecnego na statku.

Przydział miejsca postoju. Miejsca postoju w porcie przydziela statkom Kapitanat Portu według kolejności zgłoszeń nadejścia, względnie faktycznego przybycia statków na redę.

Cumowanie. Statek w porcie cumują pracownicy maklera na rachunek statku według wskazówek strażników portowych. Zabezpieczenie lin przeciwko przedostawaniu się po nich szczurów obowiązuje statki, przybywające z bliskiego lub dalekiego wschodu, względnie ze statku, na których stwierdzono wogóle obecność szczurów. Tępienie szczurów środkami chemicznemi lub i innemi, spoczywa na statku.

Ruch pasażerski. Ruch pasażerski podlega kontroli celnej oraz paszportowej. Tą ostatnią wykonują organa Policji Państwowej. — Paszporty pasażerów cudzoziemców przybywających do portu muszą posiadać wizy polskich konsulatów. Wycieczki zbiorowe korzystają z ulg specjalnych, jeżeli pobyt ich jest ograniczony co do czasu i przestrzeni.



„Robur" III — Statek Tow. „Polskarob".

Zmiana miejsca postoju w porcie. Zmiana miejsca postoju statku może nastąpić tylko za uprzedniem zezwoleniem Kapitana Portu. Przyjęcie do tej czynności pilota jest obowiązkowe w razie zmiany nabrzeża.

Przeładunek. Zarząd portu wymaga jaknajśpieszniejszego przeładunku. Szczególną wagę przywiązuje do szybkiego załadunku węgla.

Statki, które z powodu braku ładunku lub wagonów pad naładunek, zaprzestały normalnej pracy przeładunkowej, z tem żeby oczekiwać kilkanaście godzin na dalszy ciąg przeładunku, Kapitanat Portu uprawniony jest usunąć od nabrzeża, w celu umożliwienia przeładunku statkowi, na który ładunek oczekuje. Postępowanie takie stosowane jest przeważnie do statków węglowych.

Ładunek sypki (bulk cargo) winien być zabezpieczony od rozsypu do wody.

Dźwigi. Używanie dźwigów zarządu portowego normuje rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu zawarte w Monitorze Polskim z dnia 23 stycznia 1927 roku.

Za opłaty dźwigowe odpowiada załadowca wzgl. odbiorca ładunku.

Bunkrowanie. Bunkrowanie statku przy nabrzeżu może być dokonywane tylko równocześnie z przeładunkiem frachtu, w przeciwnym razie tylko przy łamaczu fal, lub w miejscu do tego wyznaczonem, z lichtug lub bezpośrednio z wagonów.

Dostawa wody. Wodę do kotłów i do picia dostarcza administracja portu za opłatą taryfową.

Bezpieczeństwo pożarowe. Statki obowiązane są dbać o swe bezpieczeństwo pożarowe. Chemiczne środki gaśnicze winne być stale pod ręką.

Ładunki łatwopalne i wybuchowe. Łatwopalne i wybuchowe ładunki mogą być przeładowywane tylko za uprzedniem zgłoszeniem i zezwoleniem Urzędu Morskiego oraz na specjalnie do tego wyznaczonem miejscu.

Ładunki amunicji i broni wymagają ponadto zezwolenia Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Wyjście z portu. Czas wyjścia z portu należy z najlepszem przybliżeniem zgłosić do Kapitana Portu w celu uniknięcia zwłoki w odprawie celnej i przybycia pilota do wyprowadzenia z portu.

Wyprowadzenie z portu może nastąpić dopiero po uzyskaniu zezwolenia władz celnych oraz zabezpieczenia pretensji z tytułu opłat portowych.

Świadectwa sanitarne. Świadectwa sanitarne wyjściowe wydaje lekarz portowy na żądanie statku, zgłoszone w Urzędzie Morskim.

REGULAMIN CELNY W PORCIE GDYNIA.

Wyciąg z instrukcji tymczasowej Dyrekcji Ceł w Poznaniu. Przyp. Redakcji.

Na redzie. Osoby załogi, względnie inne osoby, ze statków stojących na redzie przed kotwicą mogą komunikować się z portem tylko na miejscach specjalnie do tego wyznaczonych przez Straż Graniczną i oznaczonych tablicami.

Zamiar przybycia statku do portu winien być zgłoszony do Urzędu Celnego zawczasu przez maklera, względnie Kapitanat Portu, nie mniej jednak jak na 24 godzin wprzód.

Przyjęcie celne. Wejściowa odprawa celna rozpoczyna się dopiero wówczas, gdy statek stanie przy nabrzeżu, przycumuje się i wyłoży pomost. Kierownictwo Statku, lub w jego imieniu makler, winne jest urzędnikowi celnemu wkraczającemu na statek, przedstawić pisemne oświadczenie wstępne (deklaracja szyperska) o zamiarze wyładowywania oraz w jakim stosunku do całości ładunku statku. — (formularz).

Oświadczenie to winne zawierać następujące dane:

1) rodzaj, nazwa i narodowość statku,
2) imię i nazwisko kapitana,
3) porty załadowania,
4) porty przeznaczenia,
5) spis towarów nie wpisanych do konosamentów, (a zatem do manifestu) ze wskazaniem adresatów i dokładnych szczegółów o towarach według prawideł obowiązujących dla konosamentów,
6) wykaz przedstawionych dokumentów,
7) podpis kapitana.

Niezależnie od tego oświadczenia wręcza kapitan urzędnikowi celnemu jednocześnie, najpóźniej jednak w ciągu 24 godzin od chwili przybicia statku do portu a w każdym wypadku przed rozpoczęciem wyładowania towarów następujące dokumenty okrętowe:

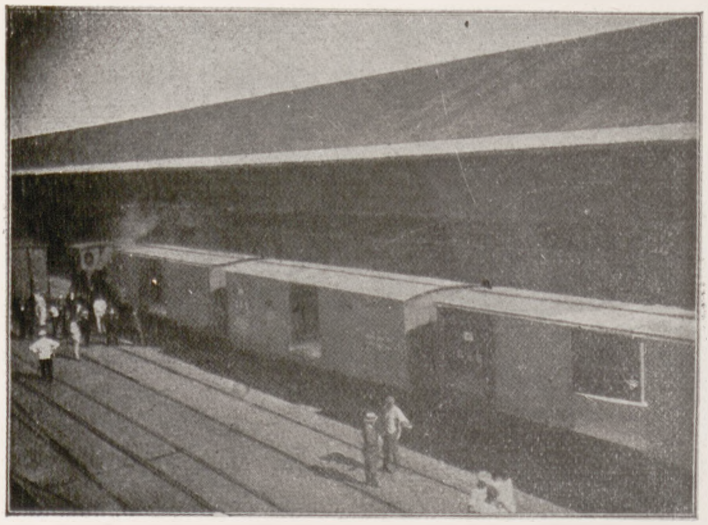
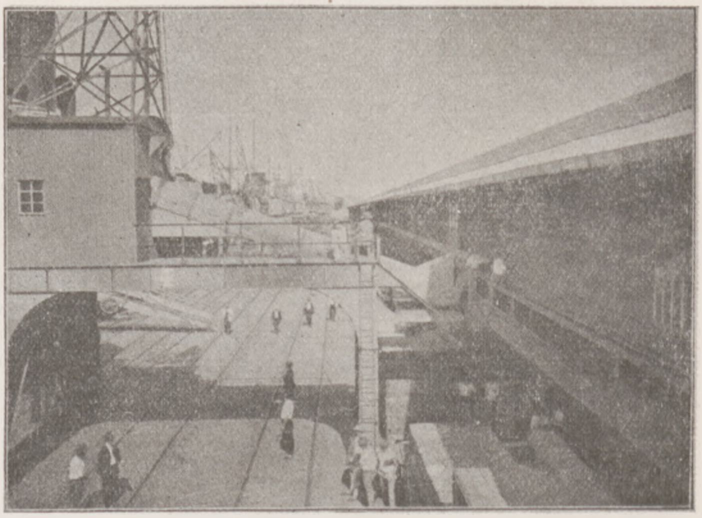
a) manifest okrętowy z dokładnem wyszczególnieniem towarów pokrytych konosamentami (konosamenty mogą być przesłane urzędowi celnemu przez pocztę za pośrednictwem towarzystwa okrętowego, do którego należy statek),

b) zgłoszenie luków i skrytek,

c) zgłoszenie prowizji i inwentarza statku (sprzętów okrętowych).

Manifest powinien zawierać dokładną liczbę konosamentów, oraz wyszczególnienie towarów według każdego konosamentu oddzielnie i ma być podpisany przez kapitana.

Konosamenty powinny zawierać następujące dane:

Ładowanie kawy w porcie Santos.

a) nazwa statku, przynależność państwowa statku, tonaż, nazwisko kapitana i nadawcę towaru,

b) miejsce załadowania i port przeznaczenia towaru,

c) handlową nazwę towaru,

d) surową wagę towaru każdej kategorji i ilość sztuk,

e) ilość sztuk (collis) i rodzaj opakowania, cechę, numery i adresy odbiorców towaru,

f) podpis kapitana.

Wszelkie poprawki w konosamencie mają być odpowiednio opisane w porcie załadowania.

Pozatem ma być urzędnikowi przedstawiona lista zawierająca ilość sztuk dużego bagażu należącego do poszczególnych podróżnych. Lista ta powinna być również podpisana przez kapitana.

Na liście tej umieszcza rewidujący urzędnik celny adnotację o rezultacie rewizji oraz numery kwitów celnych o ile takie wystawiono.

Bezpośrednio po nadejściu statku do portu ma prawo wejść na statek razem z urzędnikiem celnym makler lub agent Towarzystwa Okrętowego, do którego należy statek. Załoga może udawać się na ląd dopiero po oplombowaniu prowizji i luków — oraz za wiedzą urzędnika celnego. Dopiero po powtórnej rewizji statku załoga może stykać się z lądem bez ograniczeń.

Odprawa podróżnych. Po otrzymaniu powyższych dokumentów i po ukończeniu własnych czynności statku, zezwala urząd celny na wypuszczenie podróżnych i ich bagażu na ląd. Wysadzenie podróżnych na ląd odbywa się pod bezpośrednią kontrolą celną. Bez zezwolenia urzędu celnego podróżni nie mają prawa wychodzić na ląd.

W czasie wychodzenia podróżnych na ląd nie wolno ze statku wyrzucać drobnych ilości towaru, każdy podróżny nie zatrzymując się winien udawać się wprost do sali rewizyjnej. Każdy bagaż, przedewszystkiem zaś duże bagaże winne być dostawione do sali rewizyjnej.

Wchodzenie w tym czasie na statek lub wychodzenie ze statku osób nie powołanych, jest niedopuszczalne.

Rewizja statku. Po wyladowaniu pasażerów i wyładowaniu ich bagażu następuje przedwstępna wizytacja statku przez urzędników celnych, sprawdzających dane zawarte w dokumentach, wymienionych powyżej (rewizja luk i skrytek). W toku wizytacji tej następuje sporządzenie listy prowizyjnej (patrz formularz) oraz rewizja efektów załogi i inwentarza statku.

Prowiant okrętowy. Prowiant okrętowy jest wolny od cła i nie podlega ocleniu o tyle jeżeli nie przekracza przypuszczalnego zapotrzebowania załogi na czas jej pobytu w porcie. Ilość prowiantu do pozostawienia bez oclenia oblicza się według czasu postoju i ilości załogi okrętowej. Ilość prowiantu, przekraczająca tę normę poddaje się ocleniu, albo zamyka się w oddzielnej ubikacji, którą się zaplombowuje. O tem wnosi się wzmiankę w liście prowizyjnej. Prowiant wprowadzany do wolnego obiegu handlowego, podlega normalnemu ocleniu.

W czasie dłuższego postoju statku urząd celny wydaje dodatkową ilość prowizji wolnej od cła zaznaczając to w liście prowizyjnej.

Inwentarz okrętowy. Inwentarz zwykły statku jest wolny od cła dopóki pozostaje na pokładzie. Również i apteka okrętowa nie podlega ocleniu i oplombowaniu. Środki lecznicze jednak nie mogą być wprowadzane w obieg handlowy.

Wyładowanie towarów. Po rewizji przedwstępnej, o ile nie przystępuje się do wyładowania towarów, wszystkie luki z towarami jako też i towary znajdujące się na pokładzie podlegają oplombowaniu albo o ile to by się nie dało uskutecznić, statek pozostaje pod dozorem urzędowym. Ilość plomb odnotowuje się w zapisku luków. Luki zamyka się plombą na noc lub przed każdą dłuższą przerwą w wyładowywaniu.

Wyładowywanie towarów odbywać się ma zasadniczo tylko w porze dziennej.

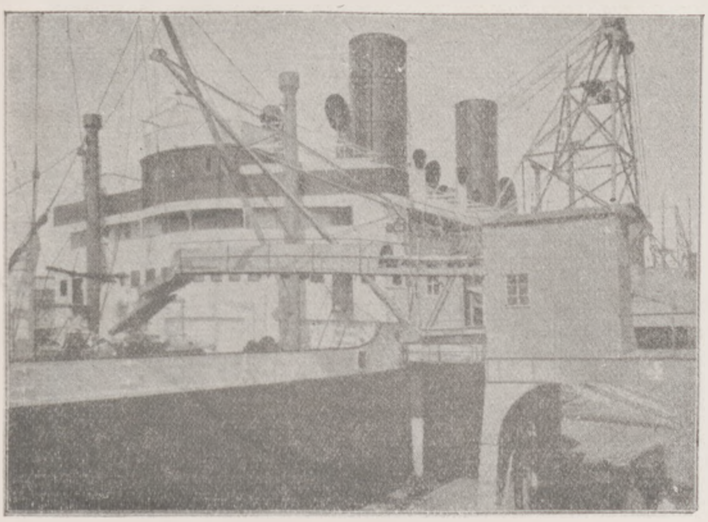
O ileby zaszła potrzeba wyładunku w porze nocnej, może to nastąpić na wniosek kapitana lub wyładowcy na zasadzie specjalnego pozwolenia Urzędu Celnego. W ostatnim wypadku kapitan okrętu winien dostarczyć należytego oświetlenia statku.

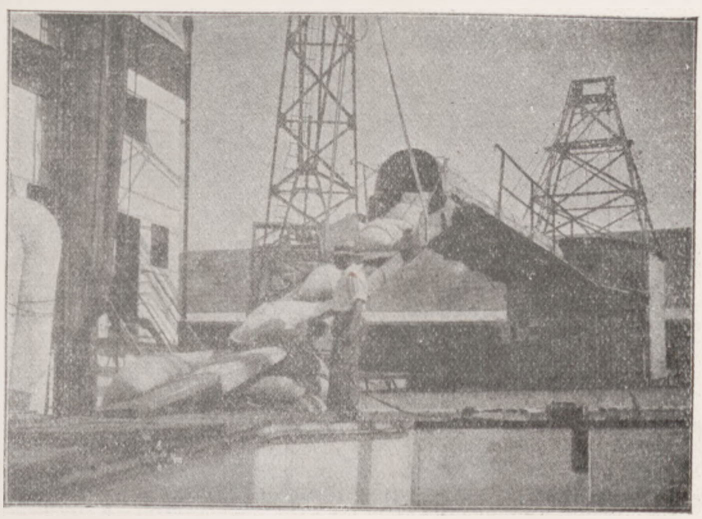
W wypadkach przeładunku nocnego koszta czynności celnych poza godzinami urzędowymi ponosi strona.

Składnica celna. Wyładunek odbywa się pod bezpośrednią kontrolą celną i zależnie od miejscowych warunków, na zasadzie dokumentów celnych. Towary żywe i łatwo psujące się mają pierwszeństwo przed innemi, towary wyładowane dostarcza strona partjami pod konwojem Straży celnej do składnicy celnej, względnie hangaru celnego Kolej. Ajencji Celnej, gdzie urzędnik je odbiera na podstawie doręczonych mu dokumentów, odważa poszczególne paki i zapisuje do księgi wagowej, która aż do dalszego zarządzenia w tym względzie będzie stanowiła czasowo księgę *magazynową,* a więc magazyn celny przewidziano.

Przenoszenie jakichkolwiekbądź przedmiotów ze statku na statek jest niedozwolone z wyjątkiem narzędzi służących do przeładowywania towarów. Można to uczynić za wiedzą urzędu celnego oraz pod warunkiem, że wypożyczone narzędzia będą zwrócone właściwemu statkowi.

Rewizja portowa po wyładowaniu. Po wyładowaniu towarów statek podlega powtórnej szczegółowej rewizji. Rezultat odnotowuje się w zapisku luków.





Ładowanie kawy w porcie Santos.

Jednocześnie wyładowanie i załadowywanie towarów do jednej luki jest niedopuszczalne.

Odbiór i przechowywanie w głąb kraju. Po złożeniu towarów w składnicy celnej odprawa celna lub przekazywanie ich do wewnętrznych urzędów celnych odbywa się na zasadzie ogólnych przepisów o cleniu i przekazywaniu kolejowych przesyłek celnych. Towary, przekazane na wniosek strony do urzędów wewnętrznych, odstawia się z portu, po oplombowaniu i pod konwojem do kolejowej ajencji celnej, która wystawia listy przekazowe i przyjmuje towar do przewozu. Towary te wydaje urząd stronie za pokwitowaniem. Od chwili wydania towarów stronie aż do odbioru tegoż przez kolejową ajencję celną na dworcu kolejowym w Gdyni-Port, odpowiada za wszelkie ubytki właściciel towaru. Wszelkie roboty fizyczne, opakowanie i osznurowanie przesyłek wykonuje się na koszt stron.

Towary adresowane bez nazwiska odbiorcy. Towary, które nadeszły bez podania nazwiska odbiorcy przechowuje urząd celny w hangarze celnym aż do czasu zgłoszenia się adresata, jednak nie dłużej jak 3 miesiące. Po zgłoszeniu się odbiorcy, towary muszą być w terminie przepisowym ostatecznie odprawione lub przekazane do innych urzędów. Urząd celny ma prawo w każdej chwili, z powodu nawału towarów wezwać stronę do odebrania przesyłki. O ile strona zawezwaniu Urzędu nie uczyni zadość, urząd celny może towar sprzedać przez licytację publiczną. Szczególnie towary łatwo psujące się mogą być wystawione na sprzedaż publiczną w myśl zasad ogólnych.

Wywóz. Przy odprawie wywozowej w ruchu morskim mogą wchodzić w rachubę:

1) towary pochodzące z wolnego obrotu celnego, które nie podlegają cłu wywozowemu;

2) towary pochodzące z wolnego obrotu, które podlegają cłu wywozowemu;

3) towary, których wywóz zagranicę winien być stwierdzony:

a) przy których od stwierdzenia wywozu zagranicę zależy zwrot cła, zabezpieczenia celnego, lub podatku spożywczego,

b) które wywozi się zagranicę z zamiarem z góry powziętym ich powrotnego przywozu do kraju z tem, że po powrotnem przywozie będą zwolnione od cła.

Załadowanie. Wszelkie towary przeznaczone do załadowania na statek celem ich wywozu zagranicę winny być przed ich załadowaniem ostatecznie odprawione do wywozu w sposób unormowany ogólnemi przepisami w ruchu kolejowym.

Załadowanie ich na statek odbywa się pod dozorem celnym. Urzędnik dozorujący załadowanie towarów na statek sprawdza je z otrzymanemi z urzędu celnego duplikatami deklaracji celnych wywozowych i bacząc na to, aby nie załadowano na statek towarów pod względem celnym jeszcze nie odprawionych.

Towary przeznaczone do wywozu po ukończeniu rewizji odstawić należy z urzędu celnego pod konwojem do statku. Urzędnik dozorujący załadowania na statek stwierdza na odnośnych deklaracjach prawidłowe wyjście towaru zagranicę. Potwierdzenie to umieszczone jest na 4-tej stronicy deklaracji w formie następującej klauzuli: „Towar wewnątrz zadeklarowany wyszedł pod kontrolą celną zagranicę dnia . . . . r. . . . .".

Klauzulę wyjścia podpisuje urzędnik dyżurny umieszczając pod nią swój podpis oraz pieczęć urzędu.

Co do pory załadowania towarów na statek obowiązują analogicznie postanowienia jak przy wyładunku.

Deklaracja szyperta o załadunku. Przy wyjściu kapitan statku przedkłada jedynie pisemne doniesienie o zamierzonem załadowaniu towarów do wywozu. Doniesienie to winno zawierać dokładnie dzień i godzinę rozpoczęcia załadowania, nazwę statku, tonaż, kraj przeznaczenia towarów.

Przerwy w załadowaniu, dozór urzęd. Podczas przerwy w załadowaniu towarów statek podlega podobnie, jak przy wyładowaniu, stosownie do uznania urzędu celnego nałożeniu zamknięć na luki i dojść do nich, albo nadzorowi urzędowemu statku aż do rozpoczęcia dalszego załadowania.

Odprawa wyjazdowa podróżnych. Odprawa podróżnych wyjeżdżających z portu odbywa się w myśl ogólnych zasad w ruchu pogranicznym. Podróżni muszą zatem przejść przez salę rewizyjną, poddać swe bagaże ręczne i wielkie rewizji wyjściowej, poczem odstawia się ich razem do pomostu statku. Osoby towarzyszące podróżnym do statku oraz tragarz i inny personel pomocniczy podlegają w sali rewizyjnej na równi z osobawi wyjeżdżającemi rewizji celnej. Podróżni, którzy po wejściu na statek opuszczą go chwilowo, podlegają ponownej rewizji celnej.

Rewizja końcowa. Przed odejściem statku odbywa się końcowa rewizja celna. Urząd celny stwierdza całość nałożonych zamknięć na luki, o ile je nałożono i po stwierdzeniu — że nie zostały naruszone, zdejmuje je.

Przesyłki tranzytowe. Towary tranzytowe podlegają przy ich wywozie morzem zagranicę postępowaniu celnemu. Załadowanie zaś na statek dokonuje się według zasad przyjętych w przywozie.



Magazyn łuszczarni ryżu w porcie Gdyńskim.

Postępowanie karne. W wypadkach niezastosowania się do przepisów celnych, lub też w innych wypadkach uchybień lub ich naruszeń spisuje Urząd Celny protokół z maklerem ajentem towarzystwa okrętowego, lub kapitanem okrętu i postępuje w myśl obowiązujących celnych przepisów karnych.

W wypadkach karnych ma stosowanie i przepisy karne obowiązujące dotychczas na obszarze b. zab. prusk. (§§ 134 do 165 Związkowej Ustawy Celnej z 1 lipca 1869).

Statystyka celna. W sprawie statystyki celnej obowiązują w ruchu morskim przepisy o statystyce celnej zawarte w rozporzadzeniu Rady Ministrów z dnia 10 listopada 1921 r. (Dziennik Ustaw Nr. 107, poz. 783) wraz z uzupełnieniami, gdzie też znajduje się taryfa opłat statystycznych.

OPŁATY ZA ZŁOŻENIE TOWARÓW W PAŃSTWOWYCH HANGARACH PORTOWYCH W GDYNI.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 26 października 1928 r. Przyp. Redakcji.

Par. 1.

Rozporządzenie niniejsze dotyczy opłat pobieranych za złożenie towarów w państwowych hangarach portowych w Gdyni, będących w zarządzie Urzędu Morskiego, a przeznaczonych do przejściowego składowania towarów na następujących warunkach.

Par. 2.

Do składowania dopuszczane są wszelkie towary, które według właściwości swej nadają się do pomieszczenia w danym hangarze, decyzję o tem wydaje Zarząd Hangarów, któremu przysługuje prawo żądania otwarcia opakowania i badania towaru na koszt składającego.

W szczególności nie będą przyjmowane towary wybuchowe, łatwopalne, cuchnące oraz wszystkie te, które ze względu na swe właściwości mogą narazić na szkodę bądź hangar, bądź towary w nim złożone.

W razie gdyby się okazało, iż towary złożone nie odpowiadają postanowieniom niniejszego paragrafu, będą one usunięte z hangaru na koszt i niebezpieczeństwo składającego.

Par. 3.

Złożenie towarów do hangaru oraz ich odbiór następuje na podstawie deklaracji pisemnej skierowanej do Zarządu Hangarów, stwierdzonej podpisem składającego lub jego pełnomocnika i zawierającej dane o rodzaju wadze oraz przybliżonej powierzchni potrzebnej dla złożenia towarów, jak również stwierdzającej poddanie się przepisom i warunkom składowania.

Wzór deklaracji ustanawia Urząd Morski.

Par 4.

W razie niezgodnego z prawdą wypełnienia deklaracji przez składającego, jest on odpowiedzialny za szkody i straty z tego wynikłe i podlega odpowiedzialności karnej zgodnie z przepisami obowiązującemi.

Par. 5.

Towary mogą być złożone w hangarze zasadniczo na czas nie dłuższy niż dni trzydzieści. Złożenie na czas dłuższy wymaga zezwolenia Zarządu Hangarów. O ile zezwolenie to nie nastąpiło, po upływie wyżej określonego terminu Zarządowi Hangarów przysługuje prawo usunięcia towarów w dowolne miejsce na koszt i niebezpieczeństwo składającego.

Par. 6.

Złożenie i odbiór towarów jest dokonywane przez składającego pod dozorem Zarządu Hangarów. Składający oraz pracownicy przez niego zatrudnieni w hangarze winni bezwzględnie stosować się do wskazówek Zarządu Hangarów, dotyczących sposobu składowania towarów: w wypadkach niebezpieczeństwa grożącego hangarowi lub towarom w nim złożonym, zarząd Hangarów może użyć własnych pracowników, wzbraniając wstępu obcym.

Par. 7.

Zarząd Hangarów nie przyjmuje w żadnym wypadku odpowiedzialności za przyjęte do hangaru towary, a w szczególności nie odpowiada za straty i zmniejszenie ich wartości i ilości przez ogień, wodę, kradzież i wogóle za uszkodzenia wszelkiego rodzaju.

Składający odpowiedzialny jest wobec Zarządu Hangarów za szkody wyrządzone hangarowi przez jego towar oraz czynności związane ze składowaniem; odpowiada on również osobom trzecim za szkody im wyrządzone przez jego towar lub czynności związane ze składowaniem.

Par. 8.

Zarząd Hangarów oblicza i pobiera opłaty za towary złożone w stosunku do zajętej przez nie powierzchni.

Od zajętego metra kwadratowego — dziennie pobiera się:

a) od drobnicy i towarów wysokowartościowych:

za pierwsze 5 dni	po 0,04 zł.
za dalsze 8 dni	po 0,08 zł.
za następne dni	po 0,16 zł.

b) od towarów masowych:

za pierwsze 15 dni	po 0,04 zł.
za dalsze 15 dni	po 0,06 zł.
„ „ 15 „	po 0,08 zł.
„ „ 15 „	po 0,16 zł.
za następne dni	po 0,25 zł.

Dzień zaczęty liczy się za cały.

Zaszeregowanie poszczególnych towarów do jednej z dwóch powyżej ustalonych grup towarów uskutecznia Urząd Morski.

Opłaty za składowanie towarów winne być wypłacane przed ich odbiorem. Wypłata winna być dokonana do Kasy Urzędu Morskiego.

W razie nieuiszczenia należnych za składowanie opłat towar może być wydany tylko wtedy, kiedy składający złoży gwarancję odpowiadające następującym warunkom: gwarancje mogą być dane przez złożenie w Urzędzie Morskim odpowiedniej kwoty w gotówce, w akcjach Banku Polskiego, obligacjach Banku Gospodarstwa Krajowego lub innych polskich papierach wartościowych, posiadających zabezpieczenie prawne Urząd Morski oznacza wysokość gwarancji, ustala wartość składanego depozytu, jednocześnie zastrzegając sobie prawo pobrania należytości tytułem opłat za składowanie ze złożonej gwarancji w razie nieuiszczenia należnych opłat przez osobę zobowiązaną w ciągu miesiąca po terminie płatności.

Urząd Morski może w wyjątkowych wypadkach odraczać opłaty oraz przyznawać ulgi i zniżki taryfowe.

Par. 9.

Wykonanie niniejszego rozporządzenia, jak również wydawanie szczegółowych przepisów w ramach niniejszego, dotyczących składowania, bezpieczeństwa towaru oraz toku czynności w hangarze powierza się Urzędowi Morskiemu.

Par. 10.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie 7-go dnia po ogłszeniu.

Z naszej Administracji Morskiej

Urząd Morski w Gdyni



Inż. technol. Czesław Matyszewicz
zastępca Dyrektora Urz. Morskiego
i Naczelnik Wydziału Mechanicznego



Kom. Józef Poznański
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni



Inż. Aleksander Kuczewski
Nacz. Wydz. Budowlanego

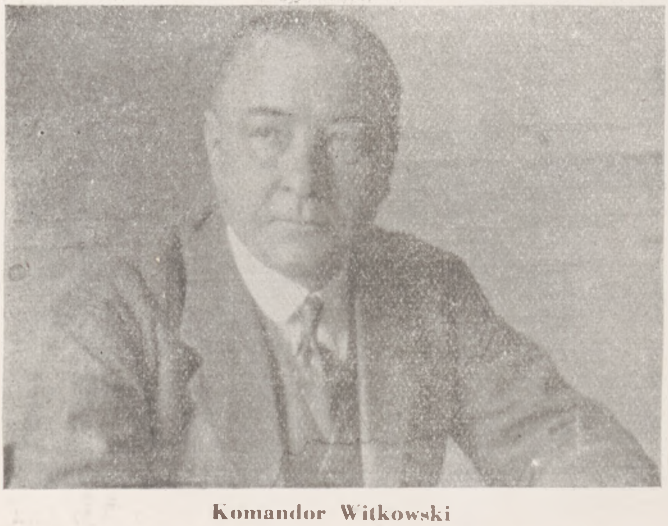


Władysław Zaleski
Kapitan Portu Gdyńskiego



Leopold Mistat
Inspektor Taboru Marynarki Handlowej

Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku



Komandor Witkowski
Naczelnik Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku
Członek Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku



Inż. morski A. Ciechanowski
Starszy Referent Urzędu Marynarki Handlowej
Zastępca Naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE

REPARACJA I PRZEDŁUŻENIE STATKU NA HELINGU POCHYŁYM

Reparacje statków wykonywuje się zasadniczo albo w dokach pływających, albo dokach suchych, podczas gdy uskutecznienie wciągnięcia statku morskiego dla napraw na helingi poziome względnie pochyłe należy do rzadkości. Dlatego poniżej opisany wypadek reparacji i przedłużenia kadłuba okrętowego na helingu pochyłym zasługuje na uwagę nietylko fachowców okrętowych, ale także ludzi intersujących się sprawami żeglugi:

Należący do Szczecińskiej Kompanji Okrętowej statek „Vaterland" o nośności ponad 2.700 t. d. w. uległ pożarowi ładunku na morzu śródziemnem, tak dalece, że w przedniej części statku, pomiędzy grodzią kotłowni i grodzią bezpieczeństwa, poszczególne wiązania kadłubowe były zupełnie zniszczone. Okręt został przyprowadzony do Szczecina i tutaj oddano naprawę uszkodzonego kadłuba Szczecińskim Zakładom Okrętowym.

Ponieważ naprawa tego statku wymagała dłuższego czasu, a zatem oddanie na ten cel doku pływającego było niepożądanem, a dalej właścicielka okrętu życzyła sobie przy tej sposobności cały kadłub przedłużyć około 10 m, zatem kierownictwo stoczni postanowiło całą tą pracę wykonać na helingu pochyłym, temwięcej, że ten był lepiej wyposażonym w żórawie, aniżeli dok pływający i znajdował się w bezpośredniej bliskości warsztatów okrętowych, co ze względu na dużą ilość nowych wiązań okrętowych było pożądanem.

Heling odpowiednio przygotowany wyposażono w 7 wind o łącznej sile wyciągu około 38 ton, co przy przekładni w wielokrążkach dawało około 270 ton siły wyciągu bez uwzględnienia tarcia w wielokrążkach. Ta siła wyciągu miała zrównoważyć opór tarcia płoz, który przy uwzględneiniu ciężaru statku 1.100 ton, pochylenia ślużynny pod 15° i współczynnikiem tarcia 0,1, wynosił około 180 ton. Nachylenie statku przy wciąganiu go na heling otrzymano przez odpowiednie balastowanie tylnego piku i balastu wodnego w podwójnem dnie. Dla odpowiedniego dopasowania płoz, statek wprowadzono najpierw w dok pływający i tutaj je odpowiednio do statku przymocowano. Cały przebieg wyciągania statku na heling, został teoretycznie w najdrobniejszych szczegółach przepracowany, a dla kierowania akcją został ustawiony w odpowiedni posterunek na lądzie z przyrządami do mierzenia nachyleń statku. Wprowadzenie dzióba okrętu na wylot ślużyny zostało uskutecznione przy pomocy żórawia parowego, podczas gdy wolny posuw statku naprzód nadały mu holowniki zaczepione koło rufy. Z chwilą, gdy płozy dotknęły ślużyn helingu, rozpoczęły pracę windy, których, w miarę powiększania się oporu, coraz więcej włączano. Dla uniknięcia przechylenia się statku w tył, podczas wciągania, kiedy wyporność tylnej części nie wyrównywała już ciężaru statków i balastów, te ostatnie zostały w odpowiedniem tempie wypompowywane, a wyciąganie szło już dalej normalnym trybem.

Po zupełnem wyciągnięciu statku na heling, zostały przedewszystkiem rozebrane części spalone i przystąpiono do wbudowywania nowych, przyczem długość okrętu została powiększona o 10,2 m. Budowa ta trwała na helingu niecałe dwa miesiące, poczem nastąpiło nowe spuszczenie do wody i wykończenie urządzeń wewnętrznych. Przedłużenie statku dało zwiększenie ładowni o około 1.000 m³.

NOWE POSPIESZNE OKRĘTY DLA ŻEGLUGI TRANSOCEANICZNEJ.

W połowie sierpnia br. odbyło się spuszczenie na wodę dwóch okrętów „Europa" i „Bremen", zamówionych przez towarzystwo żeglugowe Północno-Niemiecki Lloyd, dla pospiesznej żeglugi pasażerskiej pomiędzy Hamburgiem a Nowym Yorkiem. „Europa" buduje się na stoczni „Blom-Voss", podczas gdy „Bremen" na stoczni „Weser" w Hamburgu.

Okręty te, każdy po 46.000 t. R. B. mają długość 270 m i szerokość 31 m; wyposażone w turbiny parowe, z pojedyńczą przekładnią, o mocy ponad 75 tysięcy koni mechanicznych, otrzymają szybkość około 26 węzłów, która umożliwi przejazd z Europy do Ameryki Północnej w przeciągu pięciu dni.

Wewnętrzne urządzenie tych statków przewiduje podział na trzy klasy, jak też zawiera t. zw. klasę turystyczną, pośrednią pomiędzy klasą 2-gą a 3-cią. Całkowita pojemność urządzeń pasażerskich wynosi 2.100 miejsc pozatem 1.100 ludzi załogi nawigacyjnej, maszynowej i obsługi pasażerów.

Znamienną jest nadzwyczaj szybka budowa tych statków, albowiem położenie stępki odbyło się zaledwie rok przed spuszczeniem gotowych kadłubów na wodę, w którym to czasie zostało wbudowane na helingach po przeszło 25.000 ton stali okrętowej. Jako zupełna nowość tych statków, pod względem zewnętrznej formy kadłuba, jest zupełnie odmienny kształt przedniej stewy, która nie jest, jak dotychczas się to praktykowało, ostra, ale bardzo łagodnie zokrąglona, szczególnie w części podwodnej, przez co konstruktorzy spodziewają się uzyskać mały opór we wodzie.

Równocześnie prawie ze spuszczeniem tych statków na wodę, rozpoczęli Anglicy, na stoczni Harland et Wolf w Belfast, budowę największego okrętu świata. Okręt ten, który ma kosztować niespełna trzysta miljonów złotych, posiadać będzie 60.000 t. R. B., szybkość około 30 węzłów i długość 300 m. Statek ten, którego wykończenie przewiduje się za 3—4 lata, tak pod względem tonażu, jak wymiarów i szybkości będzie największym okrętem na świecie.

Inż. RYSZARD CEGIELSKI.

SILNIK SPALINOWY TYPU DIESEL'A JAKO MASZYNA OKRĘTOWA.

II.

Powyższe oto czynniki jak również łatwiejsze przystosowanie Diesel'i pod względem wielkości i szybkości biegu do napędu śrub okrętowych i do napędu okrętowych maszyn pomocniczych zdecydowały, że ten właśnie typ silnika już w pierwszym dziesiątku lat obecnego stulecia począł z powodzeniem rywalizować z maszyną parową, zaś ostateczne zwycięstwo — jak już na wstępie zostało zaznaczone — zawdzięcza silnik typu Diesel'a wojnie światowej, która nie licząc się z trudnościami i nie szczędząc sum na próby i doświadczenia uczyniła z „maszyny przyszłości" jaką był silnik tego typu od chwili ucieleśnienia idei jego wynalazcy — maszynę pierwszorzędnej wartości, zaś ulepszenia i uzupełnienia w konstrukcji poczynione w dobie obecnej sprawiły, że maszyna parowa w bardzo szybkim tempie usuwa się, robiąc miejsce silnikowi typu Diesel'a.

Ciekawe są dane statystyczne podawane przez „Lloyd's Register of Shipping", dotyczące budowy okrętów motorowych w 2-gim kwartale roku 1927. Otóż w tym okresie czasu po raz pierwszy tonaż okrętów motorowych floty handlowej znajdującej się w budowie, przewyższa tonaż wykonywanych parowców i dosięga liczby 1.459.595. Moment powyższy możemy uważać jako przełomowy, gdyż liczba wyżej wymieniona oraz odnośny stosunek z dniem każdym wzrasta. I oto w numerze listopadowym r. ub. londyńskiego czasopisma „Motor Ship" w artykule „The World's Motor Shipbuilding" znajdujemy następujące dane statystyczne, które stwierdzają, że silnik typu Diesel'a ostatecznie zwyciężył napęd parowy w marynarce handlowej.

Stosownie do danych powyższego artykułu w dniu 30 czerwca 1927 r. łącznie we wszystkich krajach kuli ziemskiej znajdowało się w budowie:

maszyn parowych okrętowych o mocy 569.000 K. M. indyk.,

turbin parowych okrętowych . . . 310.000 „

silników typu Diesel'a . . . . . . 1.163.000 „

Podział ostatniej liczby na różne kraje podajemy w kolumnie pierwszej załączonej tabeli, natomiast w kolumnie drugiej tejże tabeli podajemy moc silników wykonanych wlg. licencji firmy „Sulzer" znanej zwolenniczki (w zastosowaniu do żeglugi) silników dwutaktowych pojedyńczego działania, jako najracjonalniejszych w okrętownictwie.

	Moc ogólna K. M. ind.	Moc silników typu Sulzer-Diesel K. M. ind.
Wielkobrytanja i Irlandja . .	356.440	165.000
Dania	119.920	—
Francja	37.320	18.500
Niemcy	244.370	76.000
Holandja	71.960	24.000
Włochy	157.850	—
Japonja	5.750	5.750
Rosja	16.140	—
Szwecja	52.130	—
Szwajcarja	85.000	85.000
St. Zjedn. Ameryki Półn. . .	13.090	5.500
Pozostałe kraje	3.660	—
Razem:	1.163.630	379.750
		czyli 32,6 proc.

Z jaką szybkością w czasach powojennych okrętowy silnik typu Diesel'a wypiera maszynę parową wykazuje powyższa tabela, uwzględniająca tonaż okrętów floty handlowej zarówno motorowych jak i parowych znajdujących się w budowie we wszystkich krajach kuli ziemskiej w ostatnim dziesiątku lat:

	Tonaż okrętów parowych	Tonaż okrętów motorowych	Stosunek procentowy tonażu motorowego do parowego
Grudzień 1922 r.	2.640.572	288.057	10,9
„ 1923 r.	1.753.579	694.027	35,5
„ 1924 r.	1.530.884	923.738	60,0
„ 1925 r.	1.041.119	1.007.381	97,7
„ 1926 r.	1.005.224	905.675	90,0
„ 1927 r.	1.468.842	1.589.510	108,0

POLSKIE PORTY: GDYNIA-GDAŃSK
THE POLISH PORTS

RUCH PORTOWY W LISTOPADZIE
MOVEMENT OF VESSELS IN THE PORT OF NOVEMBER

	Ilość okręt. Number of Vessels	Pojemność w m^3 Totai capacity in m^3		Obrót towarowy w tonach Freigt turnower in tons
		brutto	netto	
Weszło — Entered	86	375,801	222,628	1,383 1)
Wyszło — Left	82	365,118	215,830	143,888,5 2)
Suma — Total	168	740,919	438,458	1) patrz wyszcz. ładunku 2) patrz zestaw. wywozu

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W LISTOPADZIE
SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED, NOVEMBER

Narodowość Nationality	Ilość statków Number of Vessels	Pojemność w m^3 Total capacity in m^3	
		brutto	netto
Angielska — English	5	16,497	5,876
Duńska — Danish	11	31,509	11,128
Estońska — Esthonian	—	—	—
Francuska — French	5	32,319	11,414
Finlandzka —	—	—	—
Gdańska —	1	1,218	430
Holenderska — Dutch	—	—	—
Litewska	1	1,239	438
Łotewska — Lotvian	8	23,002	8,124
Niemiecka — German	15	31,070	10,973
Norweska — Norwegian	11	25,468	8, 95
Polska — Polish	9	20,658	7,296
Szwedzka — Swedish	20	39,618	14,003
Razem:	86	222,628	78,627

RUCH PASAŻERSKI W LISTOPADZIE
PASSENGER TRAFFIC IN NOVEMBER

Weszło — Entered	Wyszło — Left
8	2291



Port Hongkong. Ładowanie herbaty.

ZESTAWIENIE DOTYCZĄCE WYWOZU WĘGLA WEDŁUG ZGŁOSZONYCH KRAJÓW PRZEZNACZENIA.

STATEMENT CONCERNING THE COAL EXPORT ACCORDING TO THE ANNOUNCED COUNTRIES OF DESTINATION.

Kraj przeznaczenia *Country of Destination*	Ilość ogólna *Total quantity*	Udział w % *Participant in %*
Belgja — Belgium	2,720	2,0
Danja — Denmark	23,098	16,9
Estonja —	—	—
Finlandja — Finland	14,111	10,3
Francja — French	2,580,5	1,9
Holandja — Holand	6,784	5,0
Litwa —	2.511,5	1,8
Łotwa — Lotvian	6,780	4,9
Niemcy — German	2,405	1,8
Norwegja — Norway	20,183	14,7
Szwecja — Sweden	55,795,5	40,7
Ogółem: *Total:*	136,968,5	100%

kwoty bez węgla paliwnego
Qauntities without fire-coal

RUCH STATKOW I OBRÓT PRZEWOZOWY W PORCIE GDYNIA ZA PAŹDZIERNIK 1928 R.

MOVEMENT OF VESSELS AND TURNOVER AT THE PORT OF GDYNIA DURING THE MONTH OF OKTOBER 1928

№	Rodzaj i nazwa statku *Kind and name of vessel*	Flaga *Flag*	Pojemność w mtr 3 *Total capacity in m.3* brutto *gross total*	netto *net*	Skąd przybył *Arrived from*	Przywóz *Import* osób *persons*	ton *tons*	Makler *Broker*	Wywóz *Export* osób *persons*	ton *tons*	ton węgla *tons of coal* ładunku *cargo coal*	bunk. *bunkeringe*	Załadowca	Postój od do *Stopped from to*	Odszedł do *Left fro*
825	s s „Flosshilde“	niem. *germ*	2700	1593	Antwerpji	—	—	Pol. Lloyd	—	—	—	—	Robur	28.9.- 1.10.	Swienemünde
828	„ „Gunvall“	szwed *swed*	4161	2448	Ahus	—	—	Polskar.	—	—	2000	145	Robur	28 - 1.	Norrsundet
833	„ „Alsen“	niem. *germ*	2728	1524	Amsterdam	—	—	Reinh.	—	—	1455	120	Robur	29. - 2.	Albo
834	„ „Toruń“	polsk. *polish*	5717	3177	Gandawa	—	—	Żegl. Pol.	—	—	2592,5	217,5	Boism.	29. - 2.	Nantes
835	„ „Gustaf Wasa“	szwed *swed.*	4515	2747	Trelleborg		—	Pam	—	—	2200	60	War. Tow.	29. - 2.	Malmö
836	„ „Robur III“	polsk. *polish*	5360	3221	Gandowy	—	—	Polskar.	—	—	2817,5	120	Robur	30. - 2.	Gandawy
837	„ „Ursula Fischer“	niem *germ*	7268	4527	Malmö	—	—	Polskar.	—	—	4172,5	—	Robur	30. - 3.	Götheborg
838	„ „Bothal“	duńs. *danish*	5961	3461	Kulkomp.	—	—	Reinh.	—	—	3065	50	Atlant.	30. - 5.	Kopenhaga
839	„ „Trio“	szwed *swed.*	4106	2356	Ystad	—	—	Pam	—	—	2175	50	Boism.	30. - 5.	Ahus
840	„ „Dione“	niem *germ*	3136	1861	Szczecin	—	—	Reinhold	—	—	1517,5	120	Robur	1.10.- 3.	Pargas
841	„ „Wilno“	polsk *polish*	5717	3177	Aarhus	—	—	Żegl. Pol.	—	—	2570	250	Atlant.	2. - 4.	Nantes
842	„ „Ribersborg“	szwed *swed*	3428	1996	Varberg	—	—	Polskar.	—		1659,5	60	Robur	2. - 4.	Varberg
843	„ „Maja“	„	3625	2057	Nörköping	—	—	Reinh.	—	—	1645	222,5	Boism.	2. - 4.	Trangsund
844	„ „Kraków“	polsk *polish*	5717	3177	Holtenau	—	—	Żegl. Pol.	—	—	2630	150	War. Tow.	2. - 5.	Wallvik
845	„ „Bauta“	norw *norv*	4689	2673	Friedrickstadt	—	—	Polskar.	—	—	2230	300	Robur	3. - 4.	Honninsvaag
846	„ „Lotte Reith“	niem. *germ.*	4219	2616	Kopenhagi	—	—	Polskar.	—	—	2132,5	75	Robur	3. - 7.	Faaborg
847	„ „Margarete Cords“	„	5417	3192	Zandon	—	—	Polskar.	—	—	2905	195	Robur	3. - 8.	Sörnas
848	„ „Kjell“	szwed *swed*	3357	1945	Karlshamn	—	—	Polskar.	—	—	1975	25	Robur	4. - 5.	Klagshamn
849	„ „Mercur“	„	4051	2264	Uddevalla	—	—	Pam	—	—	1710	75	Boism.	4. - 6.	Götheborg
850	„ „Skotland“	duńs. *danish*	4681	2873	Harlingen	—	—	Polskar.	—	—	2722,5	2.0	Robur	4. - 6.	Oslo
851	„ „Holland“	„	3540	2036	Kopenhagi	—	—	Pam	—	—	1875	75	War. Tow.	5. - 7.	Drammen
852	„ „Jarvamma“	eston. *esth*	3857	2227	Amsterdam	—	—	Pol. Lloyd	—	—	1702,5	150	Boism.	6. - 8.	Tallin
853	„ „Inga“	szwed *swed*	3680	2069	Västervik	—	—	Hartw.	—	—	2105	35	Robur	6. - 8.	Södertölje
854	„ „Bengt“	„	1317	816	Halden	—	—	Polskar.	—	—	650	32	Robur	7. - 9.	Herre
855	„ „Ara“	norw *norv.*	2733	1576	Bergen	—	80 śledzi	Polskar.	—	—	—	—	—	7. - 9.	Gdańsk
856	„ „Aurum“	niem. *germ.*	2826	1587	Gdańsk	—	—	Hartw.	—	—	1390	132,5	Boism.	7. - 9.	Wyborg
857	„ „Ausma“	łotew. *lotv.*	5404	3375	Gandawa	—	—	Polskar.	—	—	775	325	Robur	8. -12.	Ryga
858	„ „Frieda“	duńs. *danish*	5747	3593	Götheborg	—	—	Pam	—	—	3202,5	80	War. Tow.	8. -12.	Götheborg
859	„ „Emmy“	łotew. *lotv*	3245	1996	Lübeck	—	—	Polskar.	—	—	1550	200	Robur	8. -12.	Ekenas
860	„ „Furulund“	norw. *norv*	3223	1916	Stralsund	—	—	Behnke i Sieg	—	—	1555	115	Robur	8. -12.	Pargas
861	„ „Virginie“	franc *french*	15085	9799	Havru	6	13 wina	C. G. Tr.	96	—	—	—	—	9. - 9.	Havru
862	„ „Possehl“	niem. *germ.*	6710	3318	Lübeck	—	—	Polskar.	—	—	3282,5	110	Robur	9. -13.	Brunstüttelborg
863	„ „Tedy“	duńsk. *danish*	2704	1589	Holbäck	—	—	Pam	—	—	1452,5	45	Boism.	9. -13.	Korsör
864	„ „Tczew“	polsk. *polish*	2152	973	Gdańska	—	—	Żegl. Pol.	—	—	865	60	Boism.	9. -13.	Svenellborg

№	Rodzaj i nazwa statku *Kind and name of vessel*	Flaga *Flag*	Pojemność w mtr. 3 *Total capacity in m. 3* brutto *gross total*	netto *net*	Skąd przybył *Arrived from*	Przywóz *Import* osób *persons*	ton *tons*	Makler *Broker*	Wywóz *Export* osób *persons*	ton *tons*	ton węgla *tons of coal* ładunku *cargo coal*	bunk. *bunkeringe*	Załadowca	Postój od do *Stopped from to*	Odszedł do *Left for*
855	m ż „Jens"	duńsk *danish*	4722	363	Fakse	—	—	Pol. Lloyd	—		230	—	Robur	9.-10. 10.	Fakse
866	s s „Haagen"	niem *germ.*	4181	2840	Szczecina	—	—	Polskar.	—	—	1747,5	—	Robur	10 -10.	Helsingfors
867	„ „Bothal"	duńsk *danish*	5969	3461	Kopenhagi	—	—	Reinh.	—	—	3050	30	Atlantic	10. -14.	Kopenhaga
868	„ „Sedina"	niem. *germ*	3078	1651	Apenrade	—	-	Reinh.	—	--	1030	140	Robur	10. -13.	Bjöerke
869	„ „Rewa"	szwed. *swed*	3319	2024	Gdańsk	—	—	Polskarob	–	—	1600	60	Robur	11. -12.	Helsingsfors
870	m ż „Dynaes III"	szwed. *swed*	1315	772	Kielonji	--	—	Polskarob	—	—	625	—	Robur	11. -13.	Helgenös
871	s s „Smolensk"	angiel. *engl*	70,7	4340	Gdańsk	–	—	Karlsberg Spiro et Co	488	—	—	—	—	12. -12.	Ymuiden
872	„ „Katowice"	polsk. *polish*	5650	3137	Gdańsk	—	—	Żegl. Pol.	—	—	2722,5	150	War. Tow.	12. -16.	Stockholm
873	„ „Robur III"	polsk. *polish*	5360	3221	Gandawa	–	—	Polskarob	–	—	2740	200	Robur	12. -15.	Gandawa
874	„ „Trio"	szwed *swed*	4406	2354	Ahus	—	—	Polskarob	—	—	2175	40	Robur	12 -16	Limhamn
875	„ „Pologne"	franc. *french.*	8806	5210	Havre	19	;0	C. G. T.	354	4	—	—	—	13 -13.	Havru
876	m/ż „Wännern"	szwed *swed.*	539	371	Królewiec	—	—	Polskarob	—	–	272,5	—	Robur	13. -15.	Kristenhamn
877	s s „Ursula Fischer"	niem *germ*	7269	4527	Götheborg	—	—	Polskarob	—	–	4128	45	Robur	13 -19.	Stockholm
878	„ „Robur I"	polsk. *polish*	2759	1634	Nyköping	—	—	Polskarob	—	—	1255	15	Robur	13. -16.	Norrköping
879	„ „Kjell"	szwed. *swed.*	3356	1914	Klagshamn	—	-	Pam	—	—	1962,5	33	Boismine	13. -17.	Ystad
880	„ „Dore"	angiel. *engl*	5590	3228	Królewiec	—	—	Polskarob	—	—	2854	70	Robur	13. -17.	Brunshüttelborg
881	„ „Sandysike"	angiel. *engl*	4792	2809	Stockholm	—	—	Pam	–	—	2440	90	Boismine	14 -16.	Götheborg
882	„ „Barta"	łotew *lotv.*	6577	4:05	Calais	—	-	Pol. Lloyd	—	—	3640	200	Robur	14. -18	Ryga
883	„ „Oskar"	niem *germ*	2406	1374	Delfzyl	—	—	Pam	–	—	1150	104	War. Tow.	14. -17.	Pargas
884	„ „Alexa"	fińsk. *finish*	192/	1049	Kłajpeda	—	–	Polskarob	—	—	821,5	70	Robur	15 -18	Trangsund
885	„ „Libau"	szwed. *swed.*	94,	488	Gdańsk	—	50	Reinhold	—	50	-	—	—	16. -16.	Lipawa
886	„ „Wm. Th. Malling"	duńsk. *danish*	5472	3183	Kopenhaga	—	—	Reinhold	—	—	2625	40	Boismine	16. -18.	Kopenhaga
8 7	„ „Ingvall"	szwed. *swed*	3412	1954	Middelfort	—	—	Polskarob	—	–	1597,5	150	Robur	16. -18.	Skutskäer
888	„ „Mercur"	„	4051	5264	Götheborg	—	—	Polskarob	—	—	1770	60	Robur	16. -19.	Halmstadt
889	„ „Margarete Schröder"	niem. *germ.*	2778	1690	Gdańsk	—	—	Behnke i Sieg	—	—	1237,5	100	Boismine	16. -18.	Wiborg
890	„ „Kraków"	polsk. *polish*	5717	3:7	Wallvik	–	—	Żegl. Pol.	—	—	2610	100	War. Tow.	16 -20.	Stockholm
891	„ „Tordenskqold"	norw *norv*	1633	966	Porrsgrund	—	—	Pam	—	—	675	45	War. Tow.	17. -19	Larvik
892	„ „Inga"	szwed *swed.*	3679	2069	Södertalje	—	—	Pam	—	-	2055	100	Boismine	17. -20.	Malmö
8 3	„ „Lars Magnus" Troz."	„	5534	3136	Kopenhaga	—	—	Polskarob	—	—	2797,5	325	Robur	17. -20.	Hallstavik
894	„ „Hernodfia"	„	3616	2971	Ystad	—	—	Polskarob	—	-	1827,5	200	Robur	17. -20.	Hernösand
895	„ „Everest"	łotew. *lotv.*	5950	3735	Gandawa	—	—	Polskarob	-	—	3305	183	Robur	18. -21.	Möntylnoto
896	„ „Themis"	szwed *swed*	2048	1033	Bergen	—	28	Pol. Lloyd	—	—	—	—	—	18. -19.	Gdańsk
897	„ „Schleswig"	niem. *germ*	2450	1353	Wiborg	—	—	Polskarob	—	—	1105	60	Robur	19. -23.	Wyborg
898	„ „Halfdan"	duńsk. *danish*	4,98	2416	Kopenhaga	—	28	Reinhold	—	—	—	—	—	19. -19.	Gdańsk
899	„ „Speed"	norw *norv.*	3875	2224	Szczecin	–	—	Polskarob	—	--	1962,5	180	Robur	19. -23.	Vallvik
900	„ „Światowid"	franc. *french.*	24504	14754	Dankierki	—	—	Worms	—	—	—	—	—	19. -21.	Havru, Buenos Ajr.
901	„ „Anne Otto Yppen"	niem *germ.*	728	342	Hamburg	—	280	Reinhold	—	—	—	—	—	19. -20.	Królewiec
902	„ „Harmonia"	gdańs.	3105	1863	Hamburg	—	1000	Behnke	—	—	—	—	—	19. -24.	Gdańsk

№	Rodzaj i nazwa statku *Kind and name of vessel*	Flaga *Flag*	Pojemność w m. 3 *Total capacite in m. 3* brutto *gross total*	netto *net*	Skąd przybył *Arrived from*	Przywóz *Import* osób *persons*	ton *tons*	Makler *Broker*	Wywóz *Export* osób *persons*	ton *tons*	ton węgla *tons of coal* ładunkowego *cargo coal*	bunkr. *bankeringe*	Załadowca	Postój od do *Stopped from to*	Odszedł do *Left for*
3	„ „Drott“	szwed. *swed.*	2615	1,01	Randers	-	—	Behnke i Sieg	—	-	1307,5	115	Boismine	20 10 -21.	Stockholm
90	„ „Tczew“	pols *polish*	152	97	Svendborg	—	-	Żegl. Pol.	-	854		55	Boismine	20 -25	Ryga
905	„ „Skotland“	duńsk *danish*	681	2 73	Oslo	—		Polskarob	-	—	264 ,5	50	Robur	20 23.	Sarpsborg
906	„ „Carl Cords“	niem *germ*	2751	511	Gdańsk	—		Reinhold		—	1352,5	10	War. Tow.	20. -22	Abo
907	„ „Linhope“	otew *otv*	3458	231	Ekenas	—	—	Polskarob	—	—	1675	200	Robur	20. -22.	Ekenas
90	„ „Elsie“	sz ed *swed*	3177	33	Slennstad	—	—	Polskar.		—	2 77,	80	Robur	21. -24.	Oslo
909	„ „Alf“	duńsk *danish*	6156	3839	Horsens	-	-	Pam	—		3200	—	Boism.	21. -28	Korsoer
91	„ „Kaupo“	łotew. *otv*	6902	4124	Gdańska	—	—	Speed	—	-	3593	155	Atlant.	21. -26	Göteborg
911	„ „Kurland“	•	1997	121	Windau	—	—	Pol. Ll.	—	—	910	40	Boism.	22 -24.	Montyhito
9 2	„ „Elna“	zwed *swed*	4769	2325	Bremy	—		Polskar.	—	—	2412,5	257,5	Robur	22 -31.	Norrköping
913	„ „Sturmsee“	niem *germ*	33 6	035	Yarmouth	—	—	Polskar.	—		Z powodu strejku nie ładował		Robur	23. -21.	Gdańska
914	„ „Virginie“	franc. *french*	15085	9 9	le Havre	6	14	Cie Gle Tr.	269	1	—	-	—	23. -23.	Havru
915	„ „Abava“	łotew *lotv*	4028	2445	Gravesand	—	-	Pol. Lloyd		—	-	—	Robur	23. -	Drammen
916	„ „Polarharet“	duńsk *danish*	5961	3341	Szczecina	—	—	Reinh.	—	—	3250	100	Atlant.	23 -30.	Amsterdam
917	„ „Drechstroom“	holend *holend*	4865	2688	Amsterdam	—	—	Polskar.	—	-	2602,5	80	Robur	24. -26.	Liverpool
918	„ „Smolensk“	angiel *engl.*	7037	4340	Gdańska	—	-	Karlsberg Spiro et Co	51	—	—	—	—	26 -26.	
919	„ „Trio“	zwed *swed.*	4106	23 4	Limhemn	—	—	Polskar.	—	—	—	-	Robur	27. -	
920	„ „Disa“	•	5573	3126	Kopenhagi	—	—	Pam	—	—	—	-	Bolsm.	28. -	
921	„ „Flosshilde“	niem. *germ*	2700	1593	Roterdam	—	1100	Behn. Sieg	—	—		—	—	8. -	
922	„ „Iris“	szwed. *swed.*	1012	608	Malmö	—	2,5	Reinh.	—	—	—	—	—	29. -29.	Gdańska
923	„ „Bothal“	duńsk. *danisk*	596	346	Kopenhagi		—	Reinh.	-	—	—	—	Atlant.	30. -	
9 4	„ „Katowice“	pols *polish*	5650	3137	Stokholm	—		Żegl. Pol.	-	—	—	—	Robur	30 -	

WYSZCZEGÓLNIENIE ŁADUNKÓW.

SPECIFICATION OF LOADS.

Przywieziono — Imported: Wywieziono — Exported:

Skąd From.	Ton Ton	Nazwa towaru Species of goods	Ton Ton	Dokąd To
		węgla eksportowego	136 968,5	w/g zest IV.
		węgla bunkrowego	6 863	
Antwerpja	740	tomasyny		
le Havre, Kopenhaga i Kłajpeda	200	drobnicy		
Malmö i Bergen	55	śledzi		
Kopenhaga	23	wina		
		części do maszyn	88	Szanghaj
		ziarna koniczyny	2	le Havre
Hamburg	100	odpadków bawełny		
Hamburg	265	ryżu		
		ziarna wyki	27	le Havre
	1383	Ogółem — Total	143,888,5	

Obrót ogólny / Total amount 145.271,5 ton

PORT GDAŃSK — THE PORT OF DANZIG

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W PAŹDZIERNIKU

SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED IN OKTOBER

NARODOWOŚĆ *NATIONALITY*	1925		1926		1927		1928	
	okrętów *steamers*	pojemność *total capacity*	okrętów *steamers*	pojemność *total capacity*	okrętów *steamers*	pojemność *total capacity*	okrętów *steamers*	pojemność *total capacity*
Amerykańska — *American*	—	—	—	—	—	—	—	3 131
Belgijska — *Belgian*	—	—	3	1 175	4	1 2 5	—	—
Chilijska — Chilian	—	—	—	—	—	—	—	
Gdańska — *Danzig*	21	9 621	25	9 263	20	8 343	13	6 527
Duńska — *Danish*	50	33 943	71	53 483	93	76 408	91	73 936
Niemiecka — *German*	185	64 753	194	9 569	164	76 4 5	171	84 909
Angielska — *English*	26	27 490	26	25 08	26	29 2	37	48 01
Estońska — *Esthonian*	8	1 4 7	—	—	2	404	11	3 447
Finlandzka — *Finnish*	5	1 540	9	5 479	6	6 502	7	6 148
Francuska — *French*	6	10 192	9	9 610	9	8 5 6	10	9 29
Grecka — *Greek*	—	—	—		1	110	9	14 146
Holenderska — *Dutch*	4	2 947	6	1 939	4	2 62	7	4 013
Irlandzka	—	—	-	—	—	—	1	566
Włoska — *Italian*	—	—	—	–	2	5 611	2	5 285
Jugosłowiańska — *Jugoslavian*	—	–	—	—	1	2 69	—	—
Łotewska — *Lotvian*	14	9 138	10	9 326	20	17 496	32	25 017
Litewska — *Lithuanian*	2	874	1	437	—	—	—	-
Norweska — *Norwegian*	17	13 461	47	29 512	45	21 255	39	21 090
Austrjacka — *Austrian*	—	—	—	—	2	284	–	—
Polska — *Polish*	6	4 107	1	426	15	7 684	9	8 849
Portugalska — *Portuguese*	—	—	—	—	—	—	1	1 814
Rumuńska —	—	—	—	—	–	—	—	—
Rosyjska — *Russian*	—	—	2	2 195	—	—	—	1 091
Szwedzka — *Swedish*	59	27 107	106	64 554	124	65 275	105	51 63
Hiszpańska —	—	—	—	—	—	—	1	1 974
Czechosłowacka — *Czechoslovakian*	—	—	—	—	1	67	5	752
Turecka — *Turkish*	—	—	—	—	—	—	—	—
	403	20 , 500	510	308 476	539	329 407	556	374 258

WESZŁY W PAŹDZIERNIKU

ENTERED IN OKTOBER

	Parowce *Steamers*		Żaglowce *Sailing vessels*		Holowniki *Tugs*	
	ilość *number*	pojemn. *capacity*	ilość *number*	pojemn. *capacity*	ilość *number*	pojemn. *capacity*
Z ładunkiem *Cargo*	233	141 701	10	1 305	2	759
Z bolastem lub próżne *With balast and empty*	266	205 736	2	443	17	9 854
Awarja i po bunker	24	23 196	—	—	2	1 264
Razem: *Total:*	523	360 633	12	1 748	21	11 877

Wrzesień-September 1928: 532 okręt. vessels = 342 291 Ntrgt.

WYSZŁY W PAZDZIERNIKU

LEFT IN OKTOBER

	Parowce *Steamers*		Żaglowce *Sailing vessels*		Holowniki *Tugs*	
	ilość *number*	pojemn. *capacity*	ilość *number*	pojemn. *capacity*	ilość *number*	pojemn. *capacity*
Z ładunkiem *Cargo*	425	303 228	12	1 596	19	10 140
Z balastem lub próżne *With balast and empty*	56	28 743	—	—	1	758
Awarja i po bunker	22	13 485	—	—	2	1 264
Razem: *Total:*	503	345 456	12	1 596	22	12 162

Wrzesień-September 1928: 546 okręt. vessels = 342 584 Ntrgt.

RUCH PASAŻERSKI W PAŹDIERNIKU (GDAŃSK) — PASSENGER TRAFFIC IN OKTOBER

Weszło — Entered		Wyszło — Left
72	Libawa	58
—	Ryga	—
1	Helsingfors	—
80	Kopenhaga	2 2
203	Londyn, London	522
48	Hull	632
123	New-York	843
—	Zoppot-Hela	—
527		22.7

RUCH OKRĘTOWY W PAŹDZIERNIKU W GDAŃSKU

WPŁYNĘŁY — ENTERED

W roku *During the year*	Z ładunkiem *Cargo*						Z balastem lub puste *With balast and empty*						Awarja, w przejeździe, lub po bunker						Ogółem *Total*	
	parowców *steamers*		Żaglowców *sailing vessels*		holowników *tugs*		parowców *steamers*		Żaglowców *sailing vessels*		holowników *tugs*		parowców *steamers*		Żaglowców *sailing vessels*		holowników *tugs*			
	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	*number* ilość	pojemność *capacity*	*number* ilość	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	okrętów *vessels*	pojemność *capacity*
1925	153	90 481	2	114	—	—	181	90 543	7	1 182	42	21 849	11	999	2	118	2	1 214	403	206 50[illegible]
1926	138	87 561	1	94	2	1 250	303	189 297	6	472	26	13 72[illegible]	30	15 147	2	184	2	742	510	308 476
1927	1[illegible]4	120 0[illegible]1	14	1 729	1	382	82	18[illegible]9[illegible]	2	193	22	12 879	2[illegible]	9 4[illegible]3	2	91	2	756	539	3[illegible]9 4[illegible]7
1928	**233**	**141 701**	**10**	**1 305**	**2**	**759**	**266**	**205 736**	**2**	**443**	**17**	**9 854**	**24**	**13 196**	—	—	**2**	**1 264**	**556**	**374 258**

WYPŁYNĘŁY -- LEFT

W roku *During the year*	ilość	pojemność	ilość	pojemność	ilość	pojemność	ilość	pojemność	ilość	pojemność	ilość	pojemność	ilość	pojemność	ilość	pojemność	ilość	pojemność	okrętów	pojemność
1925	309	168 574	9	1 370	33	17 617	26	9 913	1	20	—	—	11	3 241	2	118	1	646	392	201 499
1926	[illegible]0[illegible]	269 67[illegible]	6	683	22	12 196	47	14 810	—	—	—	—	30	16 039	1	73	2	742	511	314 214
1927	40[illegible]	265 [illegible]81	9	957	18	11 18[illegible]	55	28 172	—	—	4	1 205	20	6 89[illegible]	1	91	—	—	512	3[illegible]3 779
1928	**425**	**303 228**	**12**	**1 596**	**19**	**10 140**	**56**	**28 743**	—	—	**1**	**758**	**22**	**13 485**	—	—	**2**	**1 264**	**537**	**359 214**

Frachty · The freights

15 XII — 1. WĘGIEL — COALS.

Z Gdańska i Gdyni w kierunkach:
Destination from Danzig or Gdynia (Balticum and Finland):

Memel	5/3	do-to	6/—	zależnie od
Libawa — Libau	5/3	„	6/—	wielkości
Ryga	6/—	„	6/6	
Helsingsfors	7/—	„	8/—	
Hango	7/—	„	8/—	
Abo	7/6	„	8/6	
Kotka	7/6	„	8/6	

SZWECJA — SWEDEN

Stockholm	5/9	do-to	6/6	zależnie od
Kalmar	5/6	„	6/—	wielkości
Norrköping	5/6	„	6/—	
Karlskrona	5/6	„	6/—	
Malmö	5/6	„	6/3	
Helsingborg	5/6	„	6/—	
Halmstad	5/6	„	6/—	
Gothenburg — Gothenberg	5/6	„	6/—	

NORWEGJA — NORWAY

Oslo	6/6	bis	7/6	zależnie od
Trondhjem	8/—	„	9/—	wielkości

DANJA — DENMARK

Kopenhaga	6/3	do-to	6/9	zależnie od
Odense	6/6	„	7/—	wielkości
Helsingör	6/6	„	7/—	
Nyköbing F.	6/9	„	7/—	
Aalborg	6/9	„	7/3	
Limfjord Häfen	8/—	„	9/—	
Randers	6/6	„	7/—	
Aarhus	6/6	„	7/—	
Horsens	6/6	„	7/—	
Fredericia	6/6	„	7/—	
Frederikshaven	6/6	„	7/—	

BELGJA — BELGIUM

Gent	5/9	do-to	6/3	

FRANCJA — FRANCE

Rouen	6/6	do-to	7/—	zależnie od
St. Nazaires	7/6	„	8/—	wielkości
Bordeaux	7/9	„	8/—	
Marseilles	11/—	„	11/6	

WŁOCHY — ITALY

Genua Range, Neapol	11/6	do-to	11/9
Ancona, Venedig, Triest	12/9	„	13/—

2. CEMENT — CEMENT.

Stockholm, Gothenburg, Range	Kr. 9.-	do-to	Kr. 10.-	zależnie
Oslo	Kr. 12.—			od wielkości
Bergen	Kr. 14.—			
Trondhjem	Kr. 15.—			
Memel	5/6	do-to	6/—	
Libawa — Libau	6/—	„	6/6	
Ryga	7/—	„	8/—	
Helsingsfors	9/6	„	10/6	
Abo	9/6	„	10/6	
Kotka	9/6	„	10/6	
Rio de Janeiro	15/—	„	16/—	
Buenos Aires	15/—	„	16/—	

3. CUKIER — SUGAR.

Liwerpul — Liverpool	12/6	do-to	13/6
Londyn — London	9/—	„	10/—
Antwerpja — Antwerpen	8/6	„	9/—
Amsterdam	Hfl. 5,—		
Rotterdam	Hfl. 5,—		
Bergen	Kr. 17.—		
Oslo	Kr. 16.—		
Malmö	Kr. 9.—	do-to	Kr. 10.—
Stockholm	Kr. 9.—	do-to	Kr. 10.—
Libawa	7/—	do-to	7/6
Ryga	9/—	„	9/6
Helsingfors	10/—	„	10/6
Kotka	10/—	„	10/6
Marsylja — Marseilles	15/—	„	16/—
Rouen	8/6	„	9/—
Genua	15/—	„	15/6

4. ZBOŻE — GRAIN (HEAVY GRAIN).

Denmark's harbours not northern of Aarthus	7/—	do-to	8/—
Denmark's harbours not northern of Aalborg	7/6	„	8/—
Gothenburg—Stockholm Range	9/—	„	10/—
Helsingfors	10/—	„	10/6
Abo	10/—	„	10/6
Antwerpia — Antwerpen	7/6	„	7/9
Rotterdam	7/6	„	8/—
Londyn — London	10/—	„	10/6

STAWKI FRACHTOWE NA DRZEWO Z GDAŃSKA I GDYNI

15. XII. *THE FREIGHITS FROM — GDYNIA OR DANZIG*

	DBB p/Std.	Sleeper & Crossing p/Load	Podkłady sosnowe Fir-Sleepers p/Load	Podkłady dębowe Oak-Sleepers p/Load	Okrągły dąb Round Oak	Słupy telegraficzne Telegraph Poles	Okrągłaki sosnowe za m² Fir Roundwood	Sążeń Props p/216 Cbd) Fathom	Klepki dębowe za tonę Oakstaves p/ton	Planki dębowe Oak Plancons p/Load.
London . . .	43/6	13 6	—	16/—	13/—	14/—	—	40/ –	17/—	19 —
Hull	43 6	13 6	—	15 6	13 —	14 —	—	40/—	17/—	19 —
Westhartlepool .	42 6	12 9	—	15 —	13 —	14/—	—	40/—	17 —	18 —
Grimsby . . .	44/—	14 6	—	16/—	13/—	14/—	—	40/—	17 —	19/—
Goole	—	13/—	—	15/—	13/—	14/—	–	—	17/—	18 —
Tyne	45 —	14 6	–	16/6	14 —	15 —	—	41 6	18 –	2[illegible] —
Boston . . .	46/–	13 6	—	15 6	13 —	14 —	—	40 —	17/6	19 —
Boness . . .	42/6	12 —	—	14/—	12 9	13 6	—	3[illegible] —	16 —	18 —
Grangemouth .	39 —	12 —	—	14/	12 9	13 6	-	39 –	16/—	18/—
Cardiff . . .	50 —	14 6	—	16 6	15 6	15 —	—	49/ –	1[illegible]/—	23/—
Swansea . . .	52 6	14 6	—	1[illegible]/6	15/6	15/—	—	50/—	19 6	24 —
Liverpool . .	46 —	14 6	—	16 6	15 6	15 —	—	47 —	19 —	24/ —
Manchester . .	46 —	14 6	—	15 6	15 6	15 —	—	47 —	19 —	24/—
Garston . . .	56 —	15/—	—	17 6	16/	17 —	—	53/6	20 —	26/[illegible]
Preston . . .	53 —	15/—	—	17/—	16 —	16 —	—	51 6	19 6	24/6
Belfast . . .	55 —	15 —	—	17/—	17 6	17/ -	—	—	25 –	27 6
Dublin . . .	55/—	15/—	—	17/—	17 6	17 —	—	—	25/—	27 6
Amsterdam . .	Hfl. 19/ —	—	10 6	12/—	Hfl. 7 —	Hfl. 7 —	Hfl 7/—	Hfl. 18 —	Hfl. 7 —	Hfl 9¾
Rotterdam . .	Hfl. 18/—	—	10 6	12/—	Hfl. 7 —	„ 7 —	„ 7 —	„ 18 —	7 —	„ 9¾
Antwerpja . .	32 —	—	10 6	12/—	1[illegible] 6	10/6	11 6	32 —	13 —	15 —
Gent	32 —	—	10/6	12/—	11 6	10/6	12/—	32/—	14 —	15/—
Dünkirchen — Dunkirk . .	32 6	—	—	—	12/—	11 6	—	33/—	15 —	16 —
Rouen . . .	33 6	—	—	—	13 —	12 6	—	35/—	16 —	18 —
Hamburg . .	37 6	—	9/—	10	15/—	11,6	11 6	—	15 —	20 —
Stockholm . .	—	—	—	Kr. 9½	—	–	—	—	—	—
Kopenhaga . .	Kr. 35 —	—	—	—	—	–	—	—	Kr. 10 —	—
Buenos Aires .	85/—	—	—	—	—	–	—	—	—	—

Nieokantowane sosnowe D. B. B. dopłacają 30% do zwykłych opłat. Okantowana dębina dopłaca dodatkowo 10%, a nieokantowana 50% do oznaczonych wysokości stawek.

For Unedged fir DBB an additional freight of 30% on the usual rate for DBB has to be paid For edged oak DBB an additional freight of 10% and for unedged oak DBB an additional freight of 50% on the usual rates for fir DBB must be calculated

DZIAŁ PERSONALNY

Pomiędzy kupcami trafiają się fanatycy, którzy występują jako pionierzy na różnych rynkach i wywalczają zbyt dla swego ulubionego towaru. Nie zrażają się konserwatyzmem kupujących, gniewem konkurentów; nie obawiają się pracy, ryzyka pieniężnego — aby tylko wprowadzić swój towar, utrzymać i wzmocnić jego położenie na każdym rynku.

Do takich pionierów pomiędzy kupcami, występujących na rynkach skandynawskich z węglem polskim i zapewniających tam temu węglowi zbyt stale wzrastający, należy p. Rudolph Als. Duńczyk z urodz., narodowości i przekonań, p. R. Als już przed wojną zaczął zajmować się kopalniami, które obecnie stały się polskiemi, w niezliczonych analizach badać ich węgle naukowo, aby wyjaśnić wartość poszczególnych pokładów węgla dla różnorodnych celów. Podczas wojny praca ta uległa przerwie, lecz w 1921 p. R. Als założył swą firmę duńską w Kopenhadze, aby stamtąd rozpowszechniać w krajach skandynawskich wyłącznie węgiel polski. Przy dalszym rozwoju interesów założono dwie organizacje siostrzane, a mianowicie w Gdańsku i w Gdyni. Sprzedaż węgla polskiego przez firmy p. R. Alsa rozwinęła się tak znacznie, że w 1927 osiągnęła cyfry około 400.000 ton w ciągu roku, przyczem zaznaczyć należy, że wbrew praktyce handlu węglem w krajach skandynawskich — firmy p. R. Alsa, *przeładowują, przewożą i sprzedają wyłącznie węgiel polski.*

Uważamy za wskazane z małym naciskiem, zaznaczyć tutaj ważną rolę przedstawiciela zaprzyjaźnionego z nami narodu duńskiego. Dzięki niemu na znacznej części statków, przybywających do Gdyni i Gdańska, powiewa flaga duńska!



Rudolf Als,
Generalny Dyrektor firmy Rudolf Als, S. A, w Kopenhadze, Gdańsku i Gdyni.

LIST OTWARTY DO P. JULJUSZA RUMMLA, DYREKTORA P. P. „ŻEGLUGA POLSKA".

Śród sfer morskich i społeczeństwa naszego, interesującego się sprawami naszej ekspansji zamorskiej coraz więcej mówią, opowiadają z najrozmaitszemi warjantami:

Że Sz. Pan, biorąc udział jako przedstawiciel „Żeglugi Polskiej" na Konferencji Bałtyckiej w Hamburgu nie protestował przeciw ogólnej uchwale tej konferencji postanawiającej nie zwiększać tonażu okrętowego na Bałtyku, przeciwnie przyjął Sz. Pan mandat członka komitetu, wyłonionego przez tą Konferencję.

Ponieważ jest to sprawa wielkiej wagi i ponieważ pragniemy podkreślić naszą życzl.wość dla Sz. Pana, co zresztą ujawniliśmy tak jaskrawo w Nr. 5 i 6 naszego czasopisma, najuprzejmiej prosimy o danie nam dla opublikowania w „Żegludze" wyjaśnienia, położenia kresu tym mnożącym się, jak sądzimy, bezsensownym plotkom.

Członkowi naszej redakcji, który bezpośrednio z Sz. Panem chciał wyjaśnić tą sprawę, nie udzielił Sz. Pan audjencji i to nas zmusza do wyświetlenia sprawy w formie tego listu.

Łączymy wyrazy należnego szacunku.

REDAKCJA „ŻEGLUGI".

HASŁEM ŻEGLUGI JEST POPIERANIE ROZWOJU MORSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI. NORMOWANIA HANDLU TEGO NA KORZYŚĆ POLSKI DOMAGAMY SIĘ OD WŁAŚCIWYCH CZYNNIKÓW RZĄDOWYCH I USTAWODAWCZYCH.

KRONIKA

ZAGRANICZNE WYSTAWY I TARGI W ROKU 1929.

Czas	Miejsce	Nazwa wystawy
Luty-Marzec	Bruxela	Międzynar. Wystawa maszyn i narzędzi rolnicz.
10-24 Kwiet. 1929	Bruxela	9. Międzynarodowa Wystawa Handlowa
Z końcem kwietnia 1930	Antwerpja	Międzynarodowa Wystawa kolonjalna i morska
1930	Liegié	Międzynarodowa Wystawa Przemysłowa
Początek marca 1929	Kopenhaga	Salon Samochodowy
Począt. 1929	Helsingsfors	Międzynarodowy Salon Samochodowy
19-22 stycz 1929	Paris	Międzynarodowa Wystawa maszyn i narzędzi rolniczych
4-12 czerwca 1929	Lyon	Międzynarodowe Targi
11-26 maja 1929	Paris	Międzynarodowe Targi
1931	Paris	Międzynarodowa Wystawa Kolonjallna
18 luty-paźdz 1929	London-Biermingham	Brytyjskie Targi Przemysłowe
16-23 czerwca 1929	London	Międzynar. Wystawa Farb, Olejów i Chemikalji
8-19 kwietnia 1929	London	Wystawa Textilna i Ubior. Damsk
9-18 kwietnia 1929	Manchester	Międzynar. Wystawa Górnicza
11 26 kwiet. 1929	London	Międzynarodowa Wystawa Sztuki Drukarskiej
maj - paźdz. 1929	Neweastle en-Tyre	Wystawa Przemysłu, Kultury i Sztuki
12-27 kwiet 1929	Milano	Międzynarodowe Targi
styczeń 1929	Amsterdam	Międzynarodowa Wystawa Automobilowa
29 3-15 4-29.	Sztokholm	Międzynarodowa Wystawa Budowlana
Maj 1929	Gotenburg	Szwedzkie Targi Państwowe
1930	Sztokholm	Szwedzka Wystawa Sztuki i Przemysłu domowego
15-24 3. 29.	Genewa	VI. Międzynarodowa Wystawa Automobilowa
13-24 4. 29.	[illegible]	13-te Szwajcarskie Targi wzorow.
1930	Berno	I. Wystawa Sportowa
15 3.-31/12.29	Sevilla	Powszechna Wystawa Hiszpańska (Exposicion General Espanola)
15/3.-15 7. 29.	Sevilla	Międzynarodowa Wystawa Oceaniczna i hydrograficzna
1-11. 5. 29.	Barcelona	Międzynarodowa Wystawa samochodów i rowerów
1 5-31. 12. 29.	Barcelona	Powszechna Wystawa Hiszpańska (Exposicion General Espanola) Międzynarodowa Wystawa w Barcelonie
17-24 3. 29	Praga	Międzynarodowe Targi Wzorów
17-23 8. 29	Reichenberg	10 Jubileuszowe Targi
Kwiecień Maja 1929	Budapeszt	Międzynarodowe Budapeszteńskie Targi
23-6 2, 29.	Kairo	II. Międzynarodowy Salon samochodowy
Kwiecień Wielk. 1929	Johannesburg	Pokaz Rolniczo-Przemysłowy
1930	Rio de Janeiro	Międzynarodowe Targi Wzorów
Styczeń 1929	New York	Międzynarodowy Salon automobilowy
Styczeń 1929	New York	Wystawa Łodzi Motorowych
2-4 1. 29	Boston	Międzynarodowa Wystawa Obuwnicza
3-14 3. 29.	Detroit	Międzynarodowa Wystawa Budowlana
6-11 5. 29	New York	Międzynarodowa Wystawa Chemiczna
1932	New York	Światowa Wystawa
1933	Chicago	Światowa Wystawa
Kwiecień-Maj 1929	Melborne	Międzynar. Wystawa samochodów

O przepisach sanitarnych portu w Gdyni.

Statki, przybywające z portów europejskich, nienawiedzonych chorobami zagminnemi, zwolnione są od obowiązku przedstawiania certyfikatów sanitarnych jak również wypełnianie kwestjonarjusza sanitarnego.

Natomiast statki, przybywające bezpośrednio z portów Małej Azji, Dalekiego Wschodu (wyjąwszy porty Japonji względnie z innych portów, w których panowała zaraza w czasie postoju tam danego statku, traktowane będą przez portową władzę sanitarną według postanowień międzynarodowej konwencji sanitarnej paryskiej z 1926 roku.

W razie stwierdzenia na statku zarazy u ludzi lub zwierząt należy kwestjonarjusz sanitarny wypełnić (ewent. drogą telegraficzną) i doręczyć lekarzowi portowemu.

Jugosławja. Dzięki uruchomieniu kolei wąskotorowej na linji Belgrad—Obrenowacz, uruchomiona zostanie bezpośrednia komunikacja przez Szabac i Serajewo do Dubrownika i południowo-dalmatyńskich portów.

Morze Azowskie połączone zostało z kanałem Donem. Przestrzeń objęta tem połączeniem wynosi 13,5 km. i ma być w roku 1929 o dalsze 21 km. przedłużoną, w ten sposób wielkie okręty morskie będą mogły docierać aż do Rostowa.

Do Konferencji Pazifik z siedzibą w San Francisko przystąpiły Norddeutscher Lloyd, Nippon Yusen, Canadian Pacific, American Mail, Dollar Line, Los Angelos Steam i Matson Nav. Co. Konferencja ta zajmować się będzie wyłącznie sprawami przewozu pasażerów.

Z Rio de Janeiro donoszą o przepełnieniu składów portowych i nadbrzeży. Skutkiem doświadczeń lat ostatnich zaniepokoiła wiadomość ta koła właścicieli okrętów. Tymczasem należy odczekać, czy owo przepełnienie poważniejszej jest natury, czy też tylko jest przejściowem.

Przy załadunkach do Pto. Colombia wzgl. Baranquilla uskutecznianych na statkach pasażerskich może nastąpić zwłoka, gdyż władze celne w Pto. Colombia zarządziły, aby parowce pocztowe zabierały tylko do 500 ton ładunku dla obydwu portów, w przyszłości więc muszą się właściciele okręt. do tych przepisanych ilości stosować. Przekraczające więc normę ładunki mogą ewentl. być zabierane przez następny parowiec.

Wkrótce ma być przez Litwę otwarty ruch okrętowy do Amsterdamu. Rozchodzi się tu o nowe spółki okręt. Litgar, którego oparciem ma być Litewski Bank Państwa i osławiony p. Juljusz Barmat.

Rozwój portu Santos w Brazylji.

Dla przedłużenia linji kolejowej z Sorocabana do Santos rząd Stanu San Paolo otworzył kredyt w wysokości powyżej 160 milj. franków francuskich. Przedłużenie linji kolejowej, które ułatwi dowóz produktów z okolic więcej urodzajnych do portu Santos przyniesie prawdopodobnie znaczne korzyści pod względem ekonomicznym Stanowi San Paolo i wzmocni znacznie gospodarczą pozycję jego głównego portu, z którym Polska uzyskała świeżo bezpośrednie połączenie okrętowe.

FINLANDJA
FINLAND

Polsko-fińskie stosunki handlowe.

Najbardziej charakterystyczną cechą polsko-fińskich stosunków handlowych za minione półrocze bieżącego roku jest pomyślny dla obu stron wzrost eksportu, który w porównaniu do tego okresu z roku ubiegłego sprowadza się w całokształcie do cyfr następujących:

Wartość wywozu Polski do Finlandji wynosi wg. fińskiej oficjalnej statystyki w czasie od 1. I. do 30. VI. 1927 r. Fmk. 19.983.442,—, w czasie od 1. I. do 30. VI. 1928 r. Fmk. 34.994.998,—.

Odpowiednikami za tenże okres dla eksportu z Finlandji do Polski są cyfry 2.727.211 w r. 1927 oraz 6.798.374 w r. 1928.

Poniższe szczegółowe zestawienia dowodzą, jakie artykuły stanowiły najważniejsze objekty wzajemnych zainteresowań. Wywóz z Polski do Finlandji zwiększył się:

w zakresie minerałów i wyrobów (głównie węgla) o 10.597.683 Fmk.
1. I. — 30. VI. 1928 — 18.871.140
„ „ 1927 — 8.273.457

towarów kolonjalnych (główn. cukru) o 1.614.880 „
1. I. — 30. VI. 1928 — 7.011.140
„ „ 1927 — 5.397.104

tkanin . . . . o 709.446 „
1. I. — 30. VI. 1928 — 1.239.736
„ „ 1927 — 332.290

olejów i smarów . . . . o 674.833 „
1. I. — 30. VI. 1928 — 1.572.251
„ „ 1927 — 897.418

paszy i nasion . . . . o 566.017 „
1. I. — 30. VI. 1928 — 816.359
„ „ 1927 — 250.342

chemikalji i tow. drogeryjnych . . o 495.577 „
1. I. — 30. VI. 1928 — 580.737
„ „ 1927 — 85.150

artyk. roślinnych oraz ich produktów o 4.183.331 „
1. I. — 30. VI. 1928 — 4.214.671
„ „ 1927 — 31.340

Wywóz z Finlandji do Polski wzrósł w dziedzinie:

asfaltu, żywicy i wyr. kauczukowych o 970.400 Fmk.
(głównie kaloszy)
1. I. — 30. VI. 1928 — 1.090.500
„ „ 1927 — 120.100

maszyn . . . . o 528.525 „
1. I. — 30. VI. 1928 — 630.425
„ „ 1927 — 101.900

wyrobów papierniczych . . . . o 509.707 „
1. I. — 30. VI. 1928 — 664.007
„ „ 1927 — 154.000

Zmniejszył się zaś w zakresie:

metali i wyrobów metalowych . . o 285.150 Fmk.
1. I. do 30. VI. 1928 — 157.500
„ „ 1927 — 442.650

skór i wyr. skórzanych i futrzanych o 671.881 „
1. I. do 30. VI. 1928 — 141.980
„ „ 1927 — 813.861

artyk. spoż. pochodzenia zwierzęcego o 849.900 „
1. I. do 30. VI. 1928 — 78.100
„ „ 1927 — 929.000

Należy zaznaczyć, że fińska statystyka nie uwzględnia w osobnej rubryce towarów przychodzących do Finlandji przez port gdański, dlatego też określa ona wywóz do Finlandji z Polski za rok 1927 o 60 proc. niżej aniżeli Polska, w której rubryce eksport do Finlandji mieści się również towar wywożony via Gdańsk.

Zarówno dla Polski, jak i dla Finlandji minione półrocze przedstawiało się w handlu wzajemnym dotychczas jaknajkorzystniej.

Wśród państw o najbardziej wzmagającym się procentowo w 1928 r. eksporcie do Finlandji, Polska zajmuje czwarte miejsce. Pomimo to dotychczasowy wywóz Polski do Finlandji znajduje się raczej w stadjum zaczątkowem. Eksport ten nie jest jeszcze dostatecznie opracowany i w tej dziedzinie można osiągnąć znacznie lepsze niż dotychczas rezultaty.

NIEMCY
germany

Rozwój i wyniki ubezpieczeń kredytów eksportowych w Niemczech.

Obradująca w dn. 3 września r. b. Wielka Komisja dla Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych przy Ministerstwie Gospodarstwa Społecznego Rzeszy stwierdziła w swym sprawozdaniu znaczny rozwój ubezpieczeń zbiorowych (Bündelvertrag). Suma tych ubezpieczeń wynosiła w II-em półroczu 1926 r. 5,3 milj. mk., w 1927 r. 21,7 milj. mk., w I-em półroczu r. b. zaś 16 milj. mk. Suma ta obejmuje 22.000 odbiorców. Znamiennym jest szczegół, że w 81 proc. z tych ubezpieczeń korzystał handel miast hanzeatyckich dla celów eksportu zamorskiego, co oznacza, że ubezpieczenia zbiorowe nadają się przedewszystkiem dla eksportu na odległe rynki. Ogólna wartość szacunkowa ubezpieczeń zbiorowych jest oceniana po włączeniu wszelkiego typu umów podpadających pod to pojęcie na 50 milj. mk. Ubezpieczenia indywidualnych tranzakcji nie cieszyły się podobnem powodzeniem, ilość ich w czasie od 1. 30. 27 do 1. 7. 28 omawianym przez sprawozdanie spadła w porównaniu do okresu poprzedniego z 6.760 na 3.495 załatwionych wniosków, oraz z 92 milj. Rm. do 34 milj. Rm. To raptowne zmniejszenie się ubezpieczeń jednostkowych tłómaczone jest w raporcie komisji bynajmniej nierzeczywistym stanem współpracy ubezpieczeń z eksporterami. Praktyka wykazuje coraz częściej, że dzięki znakomitej organizacji wywiadu kredytowego Towarzystw Ubezpieczeniowych, eksporterzy zgłaszając do ubezpieczenia tranzakcje ich zdaniem wątpliwe, nie mają zamiaru przystąpić do umowy gdy tylko towarzystwo skłonne jest ubezpieczenie przyjąć i zawierają wówczas tranzakcje na własną rękę. W ten sposób T-wa Ubezpieczeniowe odgrywają ważną dla eksportu rolę cennego informatora, który za prawdziwość swych wiadomości skłonny jest przyjąć odpowiedzialność materjalną przez ubezpieczenie — rolę tę jednak pełnią niechętnie, gdy w wielu wypadkach nie opłaca się to — i w tem tkwi główny powód dla którego współpraca pomiędzy T-wami a eksporterami w Niemczech nie układa się w dziale ubezpieczeń jednostkowych tak gładko, jak przy ubezpieczeniach zbiorowych, gdzie eksporter z samej umowy jest obowiązany do ryczałtowej asekuracji wszystkich tranzakcji. Spadek ogólnej sumy ubezpieczonych tranzakcji we wszystkich systemach niemieckich: 1) Plan A ubezpiecz. indywidualnych tranzakcji, 2) Plan B. hamburski — ubezpieczenia wypłacalności weksli wobec banków, 3) Ubezpieczenia zbiorowe (Bindelvertrag) — za 100 milj. mk. w poprzednim okresie do 85 milj. mk. w okresie sprawozdawczym nie świadczy zdaniem Komisji o faktycznem zmniejszeniu się korzyści płynących ze współpracy z ubezpieczeniami dla eksportu niemieckiego. Świadczy o tem dobitnie stosunek złożonych przez eksporterów i przyjętych wniosków do faktycznie wykorzystanych, co wskazuje na zaufanie do wywiadu Towarzystw i niechęć do ponoszenia ciężaru premji przez handel niemiecki. Raport reasumując wyniki działalności ubezpieczeń kredytów eksportowych w Niemczech za okres sprawozdawczy stwierdza znaczny postęp i pogłębienie współpracy z zagranicznemi Towarzystwami, oraz wyraża opinję, że ubezpieczenia te w ciągu omawianego okresu najzupełniej, utraciły charakter eksperymentu, jaki początkowo posiadały, wiążąc się silnie z interesami niemieckiego eksportu, który ich pomoc w tym okresie odczuł w znaczeniu pozytywnem znacznie silniej niż w okresie ubiegłym. Pogląd na działalność ubezpieczeń kredytu znajduje zresztą również wyraz i w tendencjach innych państw, znajdujących się w różnych fazach akcji finansowania i popierania eksportu. Sprawozdania roczne dwóch najpoważniejszych towarzystw niemieckich z tego działu Hermes Kreditversicherungsbank A. G. i Frankfurter Allgemeine A. G. — strat nie wykazują.

WŁOCHY
ITALY

Obrót handlowy Tryjestu z Polską za I półrocze 1928.

Stosownie do urzędowych danych ogłaszanych przez tryjesteńską Radę Prowincjonalną dla Handlu i Przemysłu, dotyczących obrotów handlowych z poszczególnemi krajami cyfry dotyczące Polski przedstawiają się jak poniżej:

	Przywóz z Polski	Wywóz z Polski
Styczeń 1928 r.	q 181.722	q 25.283
Luty	„ 162.828	„ 21.204
Marzec	„ 236.888	„ 24.357
Kwiecień	„ 164.589	„ 37.838
Maj	„ 210.417	„ 37.302
Czerwiec	„ 290.836	„ 26.784
Razem za I. półr. r. b.	q 1.247.280	q 172.768

Porównywując dane z ubiegłego roku, które wykazały w przywozie z Polski q 1.998.740, a w wywozie q 199.874 za cały rok — można przewidywać, że rezultat roczny na obydwie strony wykaże zwyżkę obrotu o ca. 30—35 proc.

Po wypracowaniu w ogólnych zarysach statutu nowej instytucji kredytowej dla żeglugi, toczą się obecnie pomiędzy Ministerstwem komunikacji i finansów narady odnośnie szczegółów, dotyczących warunków udzielania kredytów towarzystwom okrętowym. Jednocześnie postępują prace nad reformą ustawodawstwa hipotecznego, mającego ulec zmianie w kierunku ułatwienia towarzystwom okrętowym wejścia na hipotekę. Nowe postanowienia hipoteczne mają również na celu skłonienie szerokich warstw do inwestowania swych oszczędności w włoskiej żegludze.

Eksport blachy cynkowej do Włoch.

We Włoszech istnieje tylko jedna walcownia blachy cynkowej (Società Anonima Mineralli e Metalli a Milano), która, będąc w ruchu dopiero od roku, dostarczać może na rynek jedynie minimalne ilości blachy cynkowej.

Zatem prawie całkowite zapotrzebowanie blachy cynkowej zaspakaja zagranica, a mianowicie: Francja, Belgja, a głównie Niemcy. Te ostatnie nawet częściowo ze Śląska, licząc za śląską blachę cynkową nawet nieco mniej aniżeli za gatunki blachy cynkowej pochodzące z innych walcowni.

Zagraniczne firmy podają ceny franco granica włoska według giełdy londyńskiej. Naprzykład cena podana przez Zinkwalzwerkverband w Berlinie wynosi za N. N. blachy cynkowej 8 do 24 — funt. ang. 29.5.0 za tonę angielską (1016 kg.) franco wagon Chiasso (granica włoska). Do tego dochodzi cło, które wynosi 15 Lir złotych za 100 kg. W razie ewentualnego transportu morzem, koszt przewozu, wraz z kosztami przeładowania na wagon wynosi z Genui do Medjolanu o 5 Lir więcej za 100 kg., aniżeli przewóz z Chiasso do Medjolanu. — Przed wojną dostarczała jeszcze Ameryka blachę cynkową do Włoch, lecz wykończenie jej pozostawiało wiele do życzenia i dlatego przestały się firmy włoskie zaopatrywać ze źródeł amerykańskich.

NORWEGJA
Norway

Monopol zbożowy w Norwegji.

Według projektu rządowego, monopol zbożowy wprowadzony w 1917 r., a zawieszony w 1927 r., ma być ustawowo realitywowany. Stosownie do brzmienia projektu, rząd zakupywałby całe zboże norweskie, oraz importowałby zboże w ziarnie i produkty zbożowe zależnie od niedoboru na rynku.

Przewidziano wykup przez państwo młynów handlowych i bieżących kontraktów po cenach wyznaczonych przez specjalną komisję. Firmy przemysłowe potrzebujące zboża dla celów przerobu mogą nabywać je tylko na własny użytek. Eksport może odbywać się tylko na podstawie pozwoleń (z wyjątkiem prowiantu na statkach). Postanowienia nie dotyczą tranzytu. Rezerwa jaką ma utrzymywać monopol, będzie wynosiła roczne zapotrzebowanie kraju na podstawie spożycia w czasie wojny. Kontrola monopolu ma być powierzona dyrektorowi pod nadzorem Rady. Jednym z celów, jakie ma przestrzegać kierownictwo jest równy poziom cen, ceny sprzedażne mają być naznaczane co miesiąc.

SZWECJA
Sweden

Przedłużenie zakazu wywozu łomu żelaznego w Szwecji.

Rozporządzeniem królewskiem z dnia 24 sierpnia br. zakaz wywozu łomu żelaznego ze Szwecji został przedłużony do dnia 28 lutego 1929 r.

Szwedzkie przepisy dotyczące masła znajdującego się w sprzedaży.

Na zasadzie rozporządzenia rządu szwedzkiego z dnia 14 czerwca r. b., wchodzącego w życie z dniem 1 stycznia 1929 r. masło zaofiarowane do sprzedaży w Szwecji będzie wtedy dopiero uważane i określane jako masło, jeśli zawartość wody w nim nie będzie przekraczała 16 proc. Rozporządzenie powyższe wydane zostało w wykonaniu dekretu z dnia 29 czerwca 1917 r., zabraniającego używania w handlu żywnościowym określeń, wprowadzających w błąd.

HASŁEM ŻEGLUGI

JEST POPIERANIE ROZWOJU MORSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI. NORMOWANIA HANDLU TEGO NA KORZYŚĆ POLSKI DOMAGAMY SIĘ OD WŁAŚCIWYCH CZYNNIKÓW RZĄDOWYCH I USTAWODAWCZYCH.

STANY ZJEDNOCZONE
UNITED STATES

Wprowadzenie nowej formy paszportu zdrowotnego w ruchu okrętowym poprzez kanał Panamski.

Zarząd kanału Panamskiego wprowadził nowe zaświadczenia zdrowia w ruchu okrętowym poprzez kanał. Pod nazwą urzędową „International Standard Form of Bill of Health" zaświadczenie to wprowadzone, sporządzone zostało w myśl przepisów, zawartych w Pan-American Sanitary Code. Ten Pan-American Sanitary Code jest międzynarodowym sanitarnym traktatem, podpisanym przez 18 krajów unji pan-amerykańskiej i zratyfikowanym dotychczas przez dziewięć krajów. Oczekuje się, że wprowadzenie tej nowej formy paszportu zdrowotnego spowoduje jednakowe traktowanie podczas kwarantanny okrętów w portach tych krajów, które ratyfikowały układ Pan-American Sanitary Code. Jest to bardzo pożądane w interesie handlu międzynarodowego i szybkiego oraz ulepszonego załatwienia kwarantanny.

ANGLJA

Angielski Przegląd Okrętowy.

Towarzystwo Canadian Pacific Railway Company, przystąpiło do budowy dwóch wielkich luksusowych parowców „Express". Jeden z tych parowców kursować będzie na linji Quebec-Southampton, drugi zaś na linji Vancouver-Jokohama. Dla każdego z tych parowców przewidziany był początkowo tonaż w wysokości 22.000 ton, koszt zaś obu wynosić miał ca. 3.500.000 Ł. Towarz. podwyższyło przewidziany przy zamówieniach tonaż do 40.000 ton. Jednym z parowców będzie parowiec turbinowy Empress of Japan, drugim zaś Empress of Britain. „Empress Britain" nie będzie więc co do tonażu o wiele mniejszy od Aquitanji, a więc będzie jednym z największych atlantyckich okrętów linjowych doby obecnej.

Pojawienie się dalszych olbrzymich okrętów mimo spadku ruchu emigracyjnego, tłomaczy się chęcią dodania bodzca publiczności do odbywania podróży morskich. Przy wprowadzeniu klasy turystycznej starania te odniosły zresztą dobry skutek. Canadian Pacific jako linja transatlantycka i towarzystwo kolejowe rozciąga swą działalność na takim obszarze, że żadne z pozostałych towarzystw nie mogą jej dorównać. Pozostałe więc towarzystwa coraz bardziej odczuwać będą poważną konkurencję Canadian Pacific.

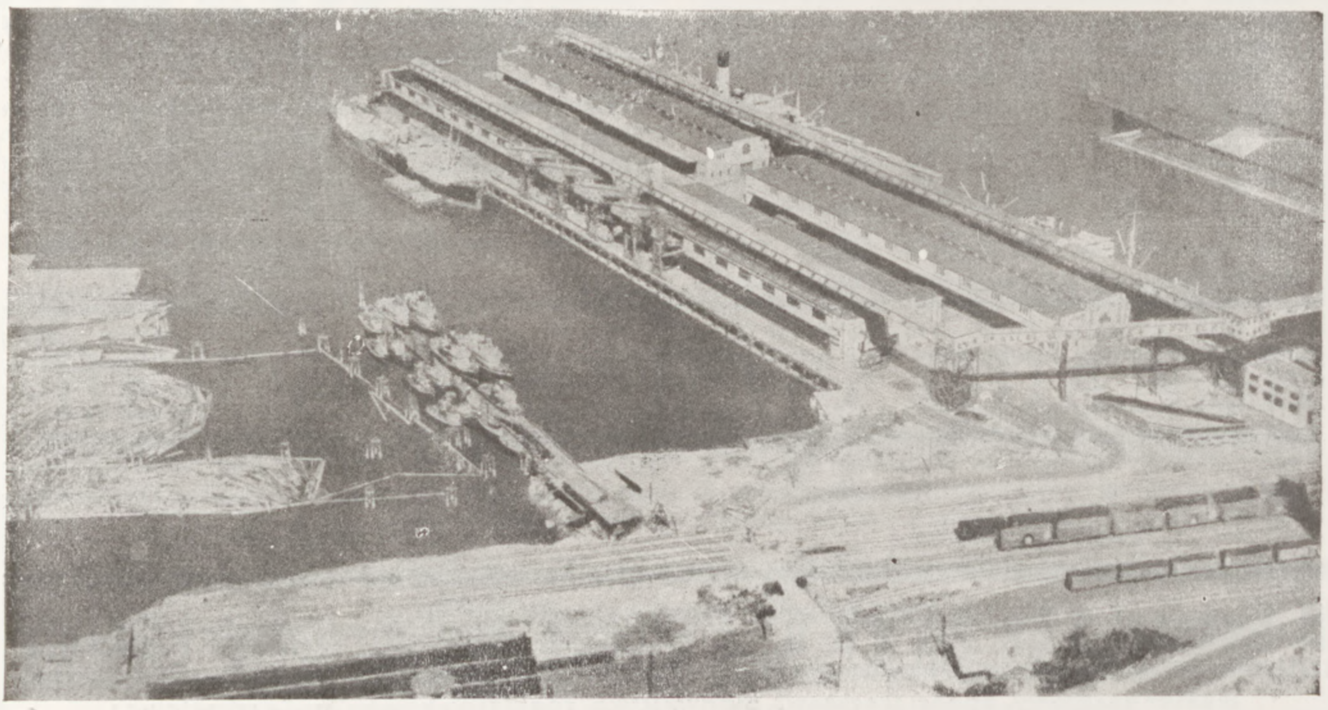
Empress of Britain będzie w całem tego słowa znaczeniu okrętem luksusowym, zapewniającym wszystkim swym pasażerom począwszy od pasażerów pierwszej klasy, skończywszy na pasażerach trzeciej klasy wszelkie wygody. Budowa tych okrętów w przybliżeniu wyniesie 5 miljonów Ł. Od wojny więc wydało towarzystwo na rozbudowę i ulepszenie floty 17 miljonów Ł.

Do napędu Empress of Britain używane będą turbiny parowe, pasażerowie jadący z Southampton do Quebec, a dalej pociągiem specjalnym osiągną nie później Chicago, aniżeli gdyby się posługiwali najszybszymi okrętami.

Cała więc podróż z jednego portu angielskiego do Chicago nie będzie dłużej trwała jak osiem dni.

Nowy 40.000 tonowy „Empress" umożliwi uruchomienie szybkiej komunikacji z Azją Wschodnią.

Pierwszą część tworzyć będzie przejazd przez Atlantyk, przerwany jazdą koleją do Vancouver, dokończony zaś rekordową jazdą na parowcu turbinowym „Empress of Japan". Z Londynu więc można będzie przebyć drogę do Jokohamy w ciągu dni 17 w przeciwieństwie do drogi trwającej dotychczas 19½ dni.



Port Vancouver.



Stocznia Gdańska założona w 1844 r. pod nazwiskiem Königlicher Korvetten — Depotplatz", rozszerzyła się prędko na wielką stocznię wojenną i długi czas była ważnym punktem oparcia dla marynarki pruskiej. Po wojnie niemiecko-francuskiej zaprowadzano w niej konsekwentnie wszystkie nowe zdobycze na polu techniki i spuszczono z niej na wodę cały szereg okrętów wojennych, jak nowo pobudowanych, tak też i naprawionych.

Po podpisaniu warunków pokojowych w Wersalu skończył się spór o spadek tego przedsiębiorstwa postanowieniem Komisji reparacyjnej, która zakłady te oddała na własność w połowie Rządowi Polskiemu, a w połowie Senatowi Gdańskiemu, jednakowoż pod warunkiem, że żadna strona w przeciągu 50-ciu lat nie będzie korzystała z nich na rachunek własny.

Na podstawie tej powstało w grudniu 1922 r., Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn, Sp. Akc. (The International Shipbuilding and Engeneering Co. Ltd.), do którego zaangażowano kapitał angielski i francuski po 30 proc., polski zaś i gdański po 20 proc. Niemieckiego kapitału w towarzystwie tem nie ma.

Towarzystwo Międzynarodowe buduje przedewszystkiem różnego rodzaju statki jak dla żeglugi morskiej tak i rzecznej i do tego posiada kilka poziomych śluzyn, mogących pomieścić okręty aż do 100 m. długości. Stocznia wykonywa w własnym zakresie także wszystkie urządzenia okrętowe jak kotły, maszyny parowe, pompy, dźwigi itd. Do naprawy okrętów posiada kilka doków, którymi można podnosić okręty do 8.000 ton.

Stocznia posiada bardzo wielkie warsztaty mechaniczne, kotlarnię, kuźnię i odlewnię. Warsztaty wyposażone są znakomicie w wszystkie nowoczesne obrabiarki, przy pomocy których można z wysoką sprawnością budować maszyny o bardzo wielkich wymiarach.



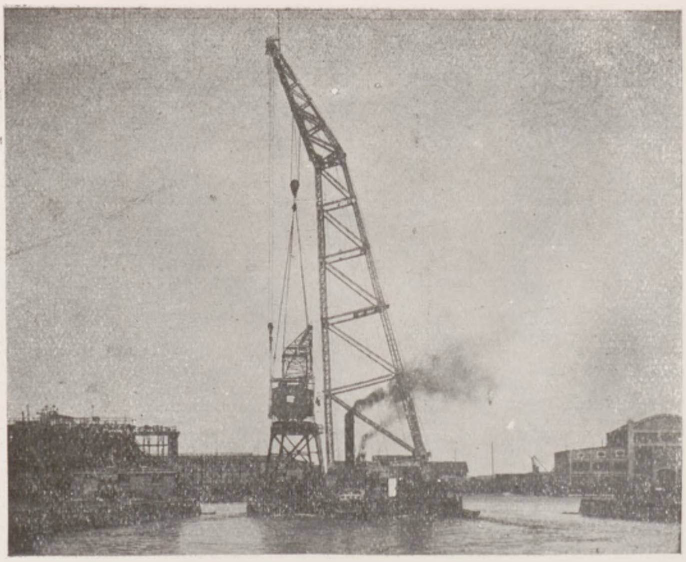
Stocznia buduje także w wielkiej ilości silniki ropne Diesla od 12—1500 KM. Przed niedawnym czasem dostarczyła dla Elektrowni Miejskiej w Kaliszu bezsprężarkowy silnik Diesla o mocy 800 KM, który jest jednym z największych bezsprężarkowych silników Diesla w całej Europie. Również wykonuje różnego rodzaju pompy nurnikowe i centryfugalne, także urządzenia mechaniczne dla cukrowni, papierni i fabryk gumowych.

Kotlarnia wyposażona jest również w urządzenia, odpowiadające najnowszym zdobyczom techniki i posiada dwie ciężkie maszyny hydrauliczne do nitowania. Odlewnia posiada trzy piece kupolowe i gruszkę Bessemera. Tam wykonuje się odlewy części maszynowych i dzwonów kościelnych w różnych wielkościach.

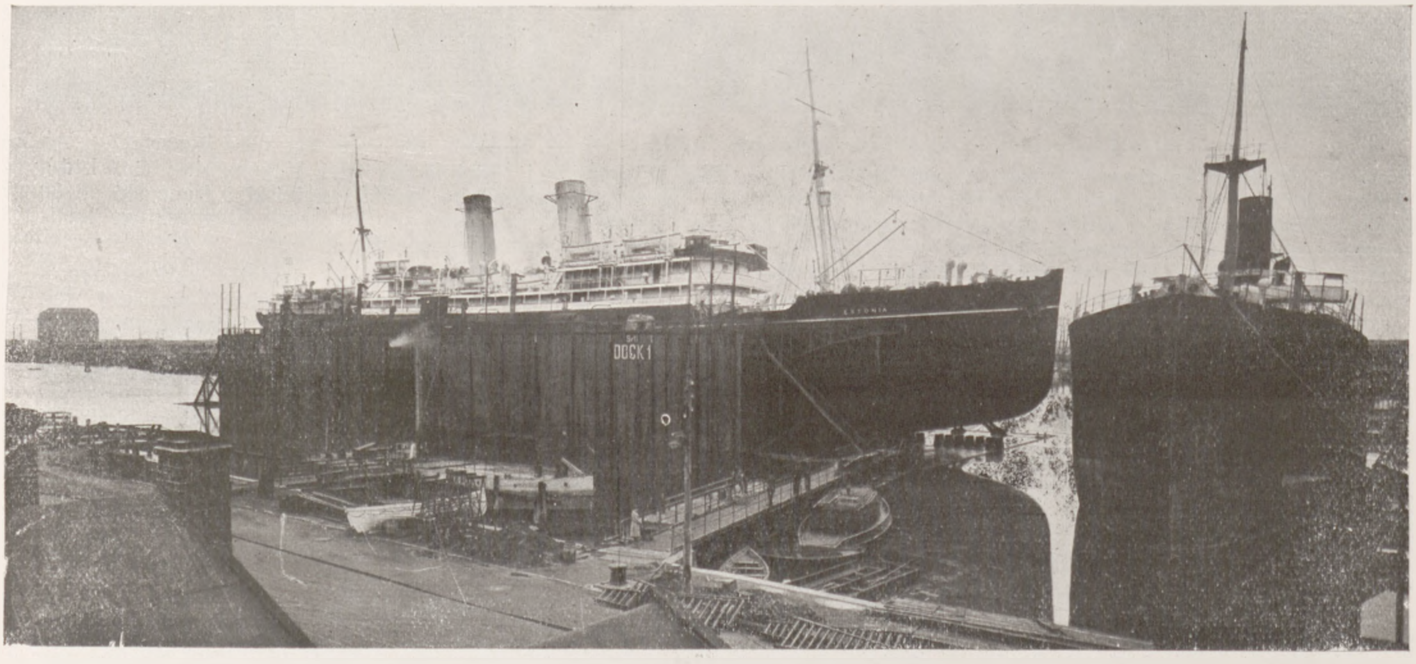
Kuźnia wyposażona jest także w najlepsze urządzenia. Miedzy innemi posiada dwie prasy hydrauliczne, jedna dla ciśnienia o 500, drugą o 750 t.

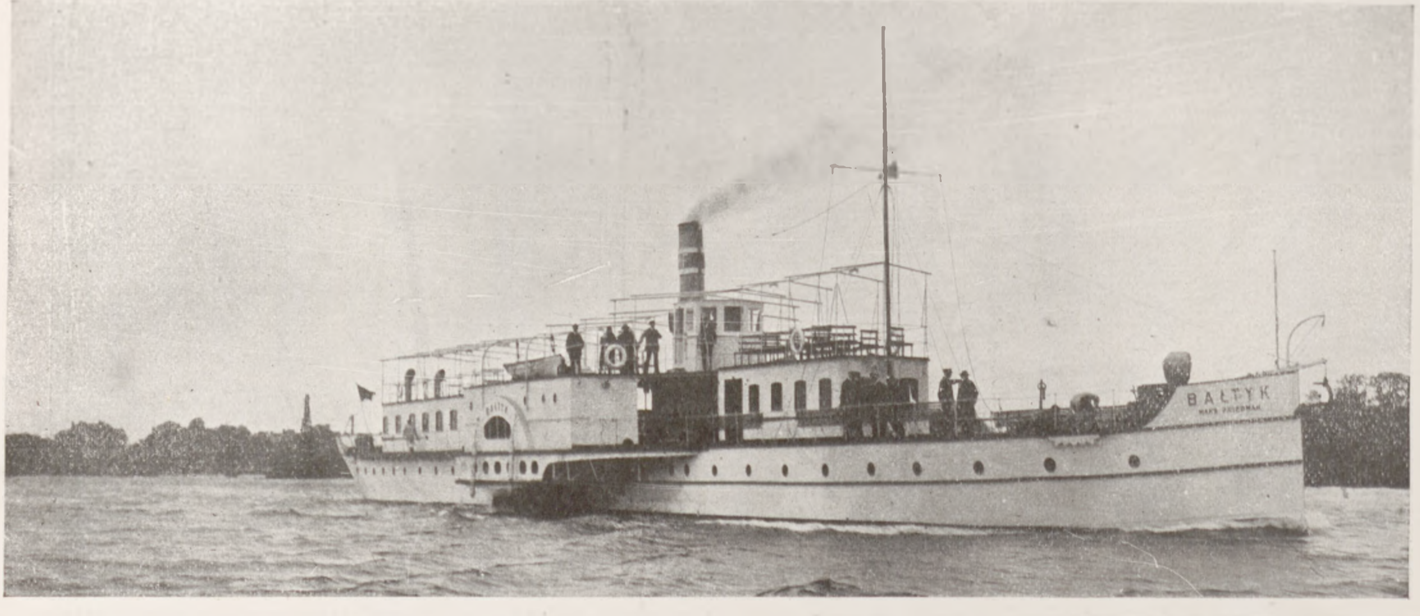
Prócz tych oddziałów głównych posiada Stocznia cały szereg mniejszych, jak oddział wyrobu maszyn do wytwarzania lodu sztucznego i chłodzenia, oddział budowy silników elektrycznych, transformatorów, beczek żelaznych, narzędzi i oddział dla wyrobu wodoru i tlenu.

Należy wspomnieć o warsztatach dla wykonywania konstrukcji żelaznych, w których wyrabia się żórawie, urządzenia do ładowania itd. Oddział specjalny zajmuje się budową kolejek wązkotorowych dla masowego transportu materiałów. —



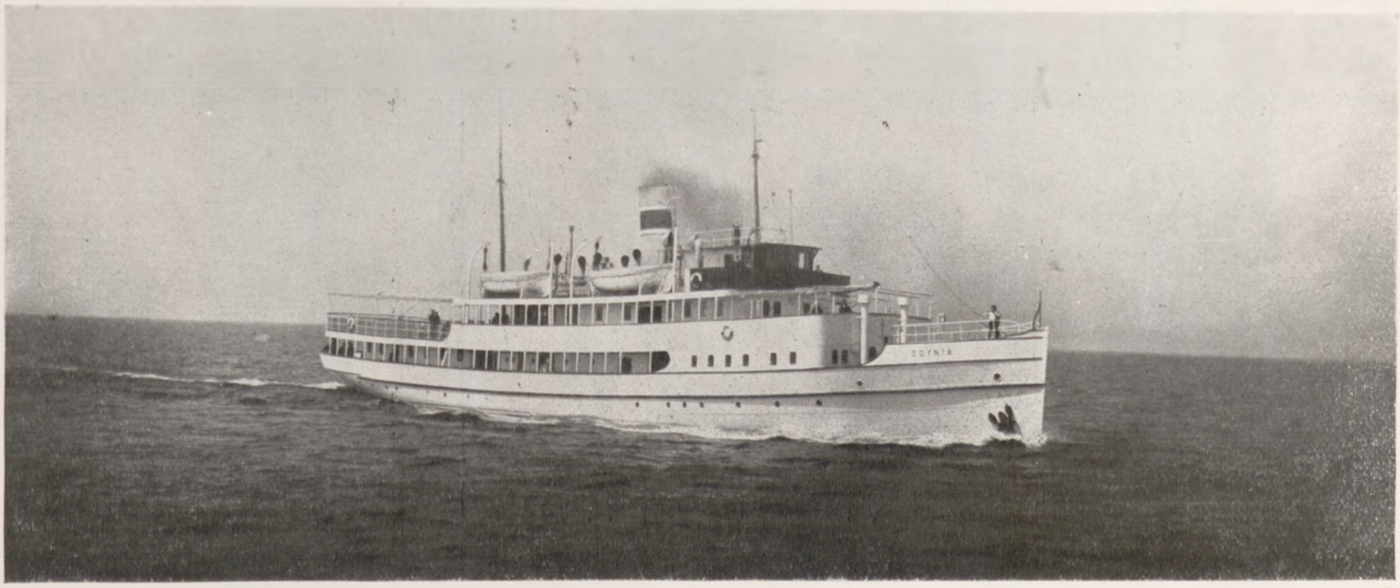
W warsztatach, przeznaczonych dla naprawy parowozów oraz wagonów kolejowych można umieścić równocześnie 43 lokomotywy oraz 100 wagonów osobowych. Warsztaty te po-

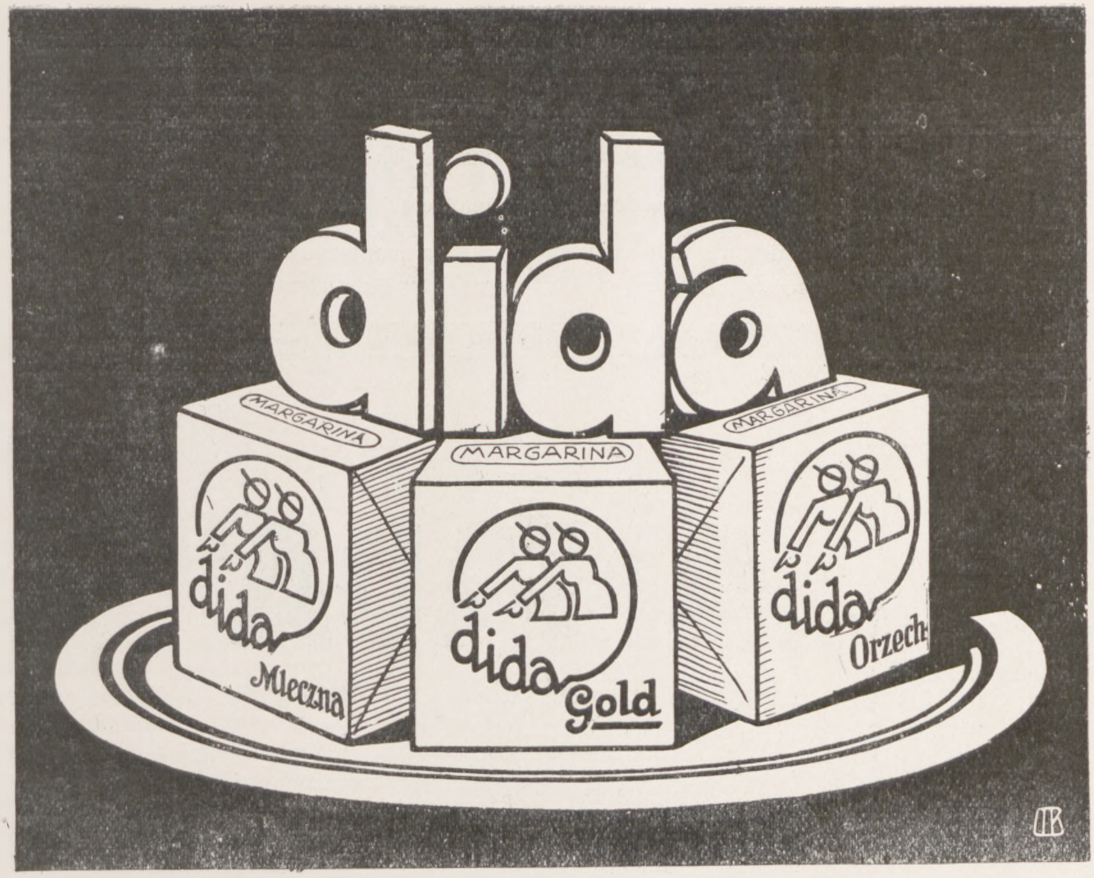




budowane zostały w roku 1922 t. zn. krótko przed wojną i dlatego zostały urządzone według najnowszych wymagań techniki i wyposażone w nowoczesne maszyny robocze i urządzenia mechaniczne.

Cały obszar Stoczni i warsztatów kolejowych obejmuje ok. 150 ha. a styka się z wodami przystani na długości 4 km. Na tym obszarze znajduje się około 200 budynków z przestrzenią zabudowaną 180.000 m².





CO SIĘ O MARGARYNIE WIEDZIEĆ POWINNO.

Opracował Percy Ilgner, kierownik firmy Degner i Ilgner. Sp. z o. o.

Jak wiadomo, otrzymał w roku 1869 chemik Mege-Mouries polecenie zbadać, czy byłoby możliwem uzyskać produkt tańszy od masła, a mimo to smaczny, pożywny, nieszkodliwy i trwały. Rezultat przedsięwziętych skutkiem tego polecenia prób, stał się podwaliną obszernej gałęzi przemysłowej.

Pierwsze metody wytwarzania były bardzo prymitywne, wystarczały jednak, aby otrzymanym produktem zadowolić ówczesne wymagania konsumenta. Początkowo ograniczali się wytwórcy przy fabrykacji margaryny wyłącznie prawie tłuszczami zwierzęcemi, lecz z biegiem czasu przeszli do olejów i tłuszczów roślinnych, zwłaszcza, że udało się przemysłowi maszynowemu, przy pomocy wspólnej pracy chemików i techników, zbudować potrzebne do wydobywania i rafinowania oleju maszyny i aparaty. Istnieją po dziś dzień olbrzymie fabryki, które zajmują się tylko na wielką skalę konstrukcją zakładów do przyrządzania oleju i wytwarzaniem potrzebnych do wyrobu margaryny maszyn. Dzięki tym ulepszeniom technicznym, można dziś wysoko-wartościowe egzotyczne owoce olejowe zamienić w pierwszorzędne płynne oleje roślinne, przyczem szczególnie na to się zważa, aby otrzymać wartość pożywną, jaką owoce olejowe z natury już posiadają.

Z okazji odbytej w maju tego roku wielkiej wystawy spożywczej, przytacza Margaryne Halbmonatsschrift w Berlinie bardzo interesujące dane, na podstawie których wyraźnie zauważyć można wzrost gospodarczo-społecznego znaczenia produkcji margaryny. Zaznaczam przytem, że nie chodzi przy margarynie o produkt o lokalnem znaczeniu, tylko o produkt, który w kwestji spożywczej państw kulturalnych odgrywa bardzo ważną rolę. Chociaż Polska w przytoczonych poniżej liczbach pominięta została, gdyż brak na to chwilowo dokładnych danych, jednak i nieobeznany z tą gałęzią produkcji przyznać musi, że wzrost jej jest znaczny.

Spożyto w centnarach w roku	1913	1926
w Niemczech	4.000 000	9.000.000
w Anglji	2.548 000	6.864 000
w Holandji	6.000.000	1.100.000
w Danji	884.000	1.430.000
w Szwecji	478.000	848.000
w Norwegji	536.000	898 000
w Ameryce	—	2.214.700

Powyższe liczby wyraźnie dowodzą, że konsumcja margaryny w poszczególnych państwach o 100, a nawet więcej procent wzrosła, a wzrost ten nastąpił w przeciągu 13 lat. Jeszcze widoczniej zaznacza się wzrost w cyfrach, jakie na jednostkę ludności przypadają.

I tak: w roku	1913	1925	1926
w Niemczech	3,0 kg.		7,1 kg.
w Anglji	2,8 „		7,8 „
w Holandji	4,8 „		7,4 „
w Norwegji	10,7 „	17,0 kg.	
w Szwecji	4,4 „	6,6 „	
w Danji	15,8 „		20,7 „

Że wzrost konsumcji margaryny wyprzedził spożycie masła naturalnego, można na podstawie statystycznych danych udowodnić. Chociaż w Niemczech oba te artykuły spożywcze w ubiegłych latach jednaki miały poziom spożycia, to jednak w innych państwach europejskich, spożycie masła naturalnego wyraźnie maleje, najsilniej w Danji, bowiem z 20,7 kg. na 6,6 kg. na głowę.

WYRÓB MARGARYNY

jest wielu ludziom, szczególnie szerszym kołom, zupełnie jeszcze nie znany. Niech sposobność ta posłuży do tego, aby w ogólnym zarysie przedstawić wyrób tego artykułu codziennej potrzeby. Nie jest znowu rzeczą tak zupełnie łatwą, przedstawić przebieg wyrobu margaryny, gdyż używane do fabrykacji surowce są bez wyjątku produktami naturalnymi, a najróżnorodniejsze ich własności zależne są od warunków, w jakich urosły i w jakich zebrane zostały.

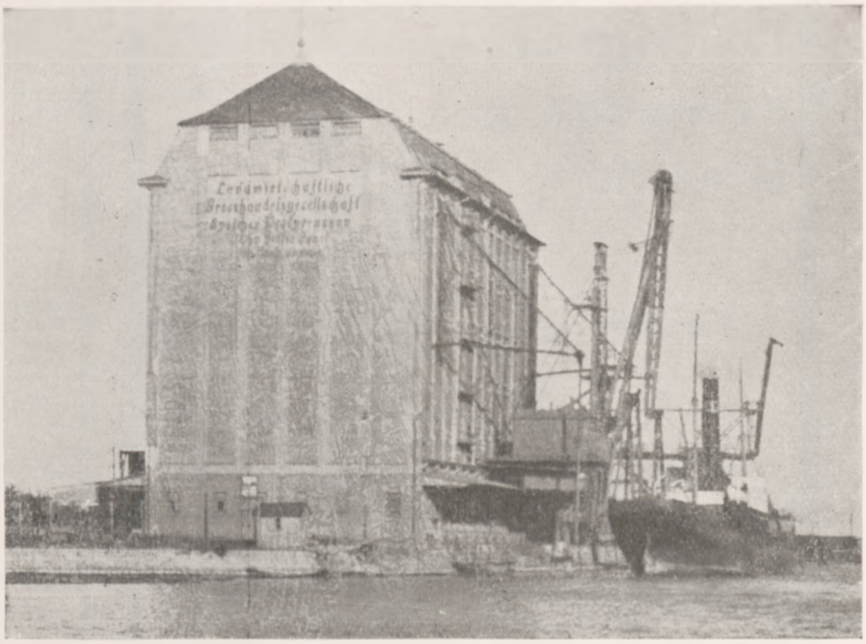
Używa się do wyrobu margaryny surowców zupełnie neutralnych w smaku, wśród których odgrywają główną rolę tłuszcze roślinne. Skoro tłuszcze te znalazły się w płynnym stanie w przeznaczonym kotle do topienia, miesza się różne gatunki tychże w maślnicach, co nam zupełnie maszynowy wyrób masła przedstawia. To odbywa się oczywiście w ściśle oznaczonej temperaturze. Kiedy mieszanina ta jest już dosyć zwięzła, wówczas dodaje się do niej żółtka i wielkiej ilości mleka, które jeszcze przedtem specjalnie się przygotowuje. Po niejakimś czasie następuje silne ochładzanie tej masy przy pomocy chłodniarek. Przez to roztwór ten tężeje i przechodzi kolejno przez walce, które masę tę w różny sposób przegniatają. W dalszej przeróbce przez specjalnie przystosowane ugniatacze nabywa produkt masła właściwą konsystencję i zapach, przyczem w naszych okolicach

dodaje się soli odpowiednio do smaku. Stadjum, urabianej obecnie ze żółtkiem, mlekiem i solą margaryny umożliwia, właśnie przez dodanie mleka, wzrost właściwej masłu woni. Skoro margaryna jest „dojrzała", to zn. kiedy posiada smak i zapach masła, wkłada ją się do specjalnych maszyn, które powodują dalszą przeróbkę, a towar zyskuje przez to wyższy stopień smarności. Otrzymany tym sposobem produkt, równy co do wartości masłu, przechodzi do formierek, które automatycznie stwarzają znane jedno — i pół — funtowe kostki, ważą je i w pergaminowy papier, też automatycznie podsuwany, zawijają. Automatyczna ta formierka wyrabia na minutę mechanicznie 60 kostek. Kostki pakuje się w skrzynie o różnej pojemności, zależnie od życzenia odbiorców, którym się dziennie świeży towar do sklepów posyła. Można różne jakości margaryny wyrabiać i tym sposobem każdy żądany smak otrzymać, również i uwzględnić cel, do jakiego margaryna ma służyć.

Niech powyższe szczegóły przyczynią się do tego, aby ogólne, z nieświadomości rzeczy nieraz rozpowszechniane przesądy o margarynie, ustały, i aby u nas w Polsce produkcja margaryny z czasem do tego rozkwitu doszła, jakim się w innych zachodnich państwach cieszy.

Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft

W roku 1909 założono w Gdańsku firmę p. t. Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft z o. o. Tem urzeczywistniła się myśl połączenia wszystkich spółdzielni dawnego zachodnio-pruskiego obszaru w jedną silną organizację samopomocy w obrocie towarowym gospodarstwa rolnego. Tak powstał Spółdzielczy Instytut Towarowy w kraju Nadwiślańskim. Rozpowszechnienie się obrotu towarowego Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft postępowało szybko naprzód. Już w roku 1913 osiągnięto obrót, wynoszący w polskiej walucie przeszło 100 miljonów złotych. Po wojnie stało się towarzystwo Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft spółdzielczym Instytutem towarowym dla wolnego miasta Gdańska i Pomorza, przez złożenie całego szeregu oddziałów objęła w ten sposób, ażeby rolnikom ułatwić zwartościowanie żniw i zaopatrzenie się we wszystkie artykuły spółdzielczej organizacji handlowej. Dziś istnieją już oddziały w Pelplinie, Gniewie, Nowem, Starogardzie, Grudziądzu, Łasinie, Działdowie, Lubawie, Nowem Mieście, Brodnicy, Świecie, Chełmży, Sępólnie, Tucholi, Chojnicach, Pucku jak również i w — Wolnem Mieście Gdańsku, — Neuteich, Tiegenhof, Siemonsdorf, Kalthof, Gross-Zuender i Sobbowitz. Celem wszystkich oddziałów jest zakup po najkorzystniejszych cenach rynkowych od pomorskich właścicieli wielkich obszarów również i od chłopstwa pomorskiego, i od właścicieli ziemskich z Wolnego Miasta Gdańska, ich zbiorów zboża, kartofli, wełny i t. d. wzamian za zaopatrywanie ich w sztuczne nawozy, paszę, nasiona, węgiel, maszyny rolnicze i t. p. Oparta na zasadzie czysto spółdzielczej, oddaje towarzystwo Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft swój szeroko rozgałęziony aparat i rozległe stosunki w kraju i zagranicą w zakupie i sprzedaży rolnictwu do dyspozycji. Spółdzielcza organizacja handlu towarowego przyczynia się w znacznej mierze do ustabilizowania rynku i tworzy niejako obronę przeciwko wyzyskowi rolnictwa przez niepowołane czynniki. Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft rozporządza własnymi spichrzami o pojemności ca. 70.000 ton zboża.



Silosowy spichrz zbożowy i urządzenia przeładunkowe w Gdańsku-Holm

Nowoczesnymi gdańskimi silosami zarządza siostrzane towarz. Danziger Speditionsgesellschaft. Spółka ta trudni się jeszcze na wielką skalę przeładunkiem węgla i śrutu.

W Gdańsku - Schellmuehl i Brodnicy posiada przedsiębiorstwo wielkie warsztaty maszynowe, w których uskutecznia się jaknajszybciej wszelkie naprawy maszyn rolniczych.

Kierownictwo poszczególnych działów organizacji spoczywa w rękach doświadczonych fachowców. Ogółem zatrudnia przedsiębiorstwo trzystu urzędników i robotników.

Aby gospodarce rolnej dać możność korzystania z nowoczesnych wynalazków w dziedzinie rozwoju gospodarczego, trudni się Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft jako jedyne przedsiębiorstwo na terytorjum W. M. Gdańska i Pomorza wyrobem maszyn do sadzenia nasion. Wynalazek ten dokona przewrotu na polu wytworów zbożowych. Wprawdzie sprawa ta jest dopiero w stadjum zapoczątkowania, tem niemniej dotychczas osiągnięte wyniki dokonanych prób, dają nadzieję zbierania z czasem jaknajlepszych plonów.



Elewator-spichrz w Gdańsku-mieście.

Druk: Śląskie Zakłady Graficzne i Wydawnicze „Polonia“ Sp. Akc., Katowice G. Śl., ulica Sobieskiego Nr. 11.

Warunki przedpłaty z dostarczeniem do domu: rocznie 18 zł., w Gdańsku 12 guld., zagranicą o 50% drożej.
Redakcja i administracja: Warszawa, ul. N. Świat nr. 7 tel. 255-96. Konto czekowe P. K. O. 16 267. Oddziały redakcji i administracji w Gdyni i Gdańsku: red. inż. A. POTYRAŁA (Gdańsk — Sansaplatz 8).

Redaktor i za wydawnictwo: RADOSŁAW KRAJEWSKI.